ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ

LAS FLOTAS DE INDIAS

El soporte del Imperio Español

ÍNDICE

Dedicatoria
INTRODUCCIÓN
1. LA FLOTA
Los barcos y sus clases
La gente y la vida a bordo
La navegación: de las leyendas a los tratados
En busca del porte adecuado
La construcción naval
El abastecimiento de las flotas
La estimación del consumo
2. EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE FLOTAS
La estructura del sistema. Líneas maestras
Reformas que no prosperaron
La dinámica
El mando de las Flotas
Las armadas de protección
... y el comercio
La financiación
La puesta a punto de las flotas
De los barcos aislados a la navegación en conserva
Propuestas y consolidación de la Carrera de Indias
La avería y el almojarifazgo
DINÁMICA DEL TRÁFICO INDIANO
El Galeón de Manila y el Tornaviaje

3. EL AJUSTE DEL SISTEMA
La casa de contratación
Precedentes
Creación y dinámica de la Casa de Contratación
La pugna Sevilla-Cádiz
El traslado a Cádiz
El Consejo Real y Supremo de Indias
Los consulados
Señores de naos, maestres y pilotos. La Universidad de Mareantes
El arte de marear
Controles y registros
El embarque de la gente de a bordo y de los pasajeros
4. ITINERARIOS, CIUDADES Y SUS DEFENSAS
La zarpada
Cadencia temporal y los itinerarios de las flotas americanas
La ruta del Pacífico
Escenarios urbanos e isleños
Sevilla, el umbral de las Indias
El islario de las flotas
Veracruz
Las ciudades del istmo: Panamá, Nombre de Dios, Portobelo. El Yucatán y Tierra Firme
La Capitanía General de Guatemala y el istmo
La Habana
Cartagena de Indias
Acapulco
Manila
5. EL COMERCIO
Las ferias y los caminos americanos: la dinámica co-

mercial
Las ferias de Nueva España
Panamá y el istmo: el enclave centroamericano
Las ferias del istmo
La feria de Acapulco
Los tesoros
Productos y mercancíaS
Fraude y contrabando
Pérdidas en la Carrera de Indias
6. NAUFRAGIOS.
LOS ATAQUES Y LA DEFENSA
Tempestades y naufragios
Ataques y defensa: de los inicios a los Antonelli
Antonelli y su lago pétreo
Financiación de la defensa caribeña
Corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros
La actividad antiespañola de los corsarios y piratas
Auge y crisis de la piratería
7. Y COMO EPÍLOGO, EL LIBRE COMERCIO
El cambio de siglo y las nuevas perspectivas
La Casa de la Contratación en Cádiz
El reformismo borbónico y el ocaso del sistema de flotas
La implantación del libre comercio
Bibliografía
Mapas
Notas
Créditos

A Quique, Pablo y Víctor

INTRODUCCIÓN

En 1492 se produjeron dos hechos, entre otros, de gran trascendencia posterior para Castilla.[1] Uno fue el final del último reducto independiente del Islam: Granada, la capital del reino nazarita granadino, se rindió a los Reyes Católicos, acabando la Reconquista. Eso suponía, por otra parte, que Castilla tuviera que enfrentarse directamente con el mar, que los portugueses llevaban muchos años recorriendo gracias a lo cual ya habían establecido enclaves en el norte de África, controlaban los archipiélagos de Madeira y las Azores y descendían hacia el sur por el Atlántico siguiendo la costa de África en busca de una nueva ruta que les llevara a las islas de las especias.[2] Al terminar la Reconquista, la dirección natural de progresión castellana era la otra orilla del Mediterráneo, la del norte de África, donde podía proseguir su lucha contra el Islam.

El otro hecho al que nos referíamos fue el descubrimiento de unas nuevas tierras al oeste del Atlántico. Cristóbal Colón,[3] navegando hacia poniente, había encontrado unas islas de las que no se tenían noticias anteriormente.[4] De esta forma, Castilla tenía la posibilidad de extenderse hacia el sur por el norte de África o hacia el oeste por las nuevas tierras descubiertas. Se decidió por esta dirección, pero sin abandonar la africana, donde iba a llevar a cabo una acción limitada, como deseaban los consejeros áulicos aragoneses, al contrario que los castellanos, que aspira-

ban a proseguir la lucha contra los musulmanes y cristianizar aquellas tierras, como quería la reina Isabel, un esfuerzo que, tal vez, no se estuviera en condiciones de realizar con éxito.

En consecuencia, la acción española se dirigió a la posesión de unos puntos muy concretos, de especial significación para el control de las rutas marítimas y de los focos berberiscos, creando un rosario de plazas fortificadas que actuaran de contención de una posible oleada invasora norteafricana y sirvieran de cabeza de puente, llegado el caso, de alguna acción de mayor envergadura.

La tendencia castellana hacia el oeste era una realidad que enfrentaba a Castilla con el océano Atlántico, el *mar tenebroso*, de forma irrenunciable, como consecuencia de la conquista de las islas Canarias[5] —empresa que ocupa casi todo el siglo XV, desde 1404 hasta 1496— y la rivalidad con Portugal,[6] con la que ya competía, pues los pueblos ibéricos tomaron la iniciativa en la expansión por ese mar sobre florentinos, genoveses y venecianos. En el último tercio del siglo XV la rivalidad hispano-portuguesa estaba planteada en unos términos en los que la solución era necesaria y el regreso de Colón en 1493 de su primer viaje la convierte en perentoria, descartando acuerdos anteriores, desencadenando una intensa gestión diplomática en Roma para conseguir el derecho sobre las nuevas tierras descubiertas y abriéndose unas negociaciones en Tordesillas (1494),[7] donde portugueses y castellanos buscaron llegar a un acuerdo sobre África y América, que consistió en el trazado de una línea imaginaria de norte a sur, un meridiano, a 370 leguas de las islas de Cabo Verde, que dejaba las tierras al este para Portugal y las del oeste para Castilla, que de esta manera y con el señuelo de las especias se veía impelida a navegar hacia poniente y en esa dirección encontraría tierras nuevas, donde llevaría a cabo una ingente labor de conquista y colonización.[8]

El hallazgo fue pródigo en consecuencias, pues los castellanos empezaron a asentarse en ellas, descubrieron un nuevo conti-

nente y en 1513 Vasco Núñez de Balboa encontraba un mar al otro lado de las tierras descubiertas, al que denominó Mar del Sur.[9] De esta forma, en el reinado de los Reyes Católicos los españoles se estaban asentando en el norte de África, en las islas y sur de Italia y en América. Poco después, con la llegada a los reinos españoles de Carlos I, nieto de los Reyes Católicos y sucesor en el Sacro Imperio Romano Germánico de su abuelo paterno Maximiliano I, convirtiéndose en el emperador Carlos V, los territorios que llegó a gobernar por herencia, descubrimiento y colonización aumentaron de manera espectacular, al tiempo que se producía la globalización geográfica, merced al primer viaje de circunnavegación (1519-1522), iniciado por Magallanes y Elcano y culminado por este último,[10] demostrando inequívocamente la redondez de la Tierra y sus verdaderas dimensiones, donde un nuevo océano, rebautizado como Pacífico, evidenciaba lo imponente de su extensión.

El emperador Carlos V tendrá que enfrentarse a lo largo de su reinado con los franceses, los turcos y los protestantes alemanes en constante guerrear que le va a exigir un considerable esfuerzo militar y económico para defender sus posesiones. Son los años en los que los Tercios empiezan a brillar en el ejército imperial y en los campos de batalla europeos. Simultáneamente, en América se lleva a cabo una labor conquistadora y colonizadora, cuyos resultados son el establecimiento de los dos grandes asentamientos españoles en el continente, los virreinatos de Nueva España y del Perú, sobre lo que fueron los imperios azteca e inca, respectivamente, y aglutinar la geografía americana en un dispositivo administrativo y cultural que abarcaba desde California, Nuevo México, Arizona y La Florida hasta la Tierra del Fuego y desde el Atlántico al Pacífico.

Semejante despliegue va a ser incrementado hasta alcanzar unas dimensiones planetarias con Felipe II, que si bien pierde la herencia imperial —Carlos V cedió el Imperio a su hermano Fernando en las abdicaciones de Bruselas, 1555-1556—, heredó de

su madre, la emperatriz Isabel de Portugal, este reino y todas su posesiones en África, Asia y América. Afirmar que en sus dominios no se ponía el sol no era una exageración. Pero la amplitud de esos territorios aumentó la intensidad de los ataques enemigos y a Felipe II se le plantearon dos grandes retos: defender sus territorios y a sus súbditos y mantener las comunicaciones entre ellos, para lo que necesitaba ejércitos, barcos y mucho dinero.

Sobre los ejércitos recaerá la responsabilidad de mantener lo conseguido y en eso los Tercios jugarán un papel fundamental, hasta el punto de que han sido considerados por algunos —no sin exageración— como los sostenedores del Imperio. Sobre los barcos, organizados en flotas y armadas, radicará el esfuerzo de mantener las comunicaciones y la defensa de determinados espacios marítimos, claves en el mantenimiento de las relaciones entre las diversas partes del Imperio y su capital. Así que simplificando en exceso, se puede decir que los ejércitos asumieron lo esencial de la defensa y las armadas y flotas mantuvieron la cohesión del conjunto.

En ese planteamiento, los recursos económicos necesarios fueron cuantiosos. La relación comercial con América fue vital, especialmente por la aportación de metales preciosos que permitieron a la Monarquía Hispánica afrontar sus compromisos internacionales: las guerras demandaban constantemente hombres y dinero, poniendo al límite la capacidad de una Hacienda Regia que quebraba periódicamente y que en gran medida dependía de los aportes de metales preciosos americanos, unos aportes que llegaban en las bodegas de las denominadas Flotas de Indias.

Tal fue la denominación que recibió el sistema arbitrado por la Monarquía para mantener las comunicaciones y el monopolio comercial con sus posesiones ultramarinas. Un sistema que tuvo que plantearse en el reinado del emperador y que alcanzó su plenitud con Felipe II, quien además resolvió el problema de la comunicación con las posesiones asiáticas, particularmente con

las Filipinas, la gran base española en el Pacífico, en las inmediaciones de los asentamientos portugueses y en las proximidades de China y Japón, de manera que al funcionamiento de las Flotas de Indias vendría a unirse el del Galeón de Manila, la Nao de la China o el Galeón de Acapulco.

Pero no hubo que resolver solamente los problemas técnicos que planteaban navegaciones de semejante envergadura, dependiendo del viento, las corrientes marinas y el clima. Los barcos que circulaban en esas rutas llevaban una preciada carga que constituía un poderoso señuelo para los enemigos de la Monarquía Hispánica y la magnitud de las distancias los hacía vulnerables, soportando ataques piráticos de diversa entidad no solo en las travesías, sino también en las ciudades que eran escalas de las flotas o sedes de ferias, que con ocasión de las arribadas se convertían periódicamente en centros de un rico y activo comercio.

Para optimizar al máximo el sistema de flotas establecido y beneficiarse de su funcionamiento, se requirieron esfuerzos múltiples y hubo que arbitrar oportunas medidas que paliaran los peligros, aminoraran los ataques, disuadieran a los enemigos y proporcionaran la seguridad necesaria. En suma, fue necesario perfeccionar la construcción naval a fin de conseguir barcos rápidos, sólidos y con capacidad de carga; hubo que preparar a pilotos y marineros capaces de dirigirlos y tripularlos; fue necesario organizar y reglamentar la formación de las flotas, sus salidas y regresos y la determinación de los itinerarios a seguir; hubo que proteger mediante fortificaciones y tropas las ciudades término o escala de las rutas seguidas en la navegación y garantizar con las menores pérdidas posibles el funcionamiento naval y económico de ese dispositivo mediante las ferias y la recogida de los metales preciosos que se necesitaban en España.

De esta forma Castilla inició una expansión imperial que culminaría la Monarquía Hispánica, cuya hegemonía mundial suscitó la oposición armada y propagandística de sus rivales. Parti-

cularmente exitosa fue esta última, cuyas afirmaciones calaron profundamente en el imaginario colectivo europeo —incluso entre los españoles— que llevó a un cuestionamiento peyorativo de las realizaciones castellanas a comienzos de la Edad Moderna y la posterior realización española en los siglos siguientes. Un cuestionamiento que se asentó en la historiografía con base en el *a posteriori* y la desconsideración de factores fundamentales en el trasunto histórico de esos siglos. Sin embargo, desde hace ya décadas, se va imponiendo la ponderación en el análisis de lo realizado por la Monarquía en aquel tiempo, destacando cuestiones especialmente significativas en el proceso histórico.

En cuanto al comercio entre España y América durante el siglo XVI y la primera mitad del XVII, se considera que fue el europeo de más entidad transoceánica, tanto por el volumen de las mercancías transportadas como por su valor, algo que España logró por disponer de una posición aventajada en la política, la técnica y la geografía, colocándose por delante de cualquier otro país, además de saber aprovechar la oportunidad para crear y mantener un imperio, pues las diversas cualidades necesarias para un poder colonial estaban combinadas excepcionalmente en España, que poseía los medios y los objetivos, lo que hizo de la colonización española algo excepcional por sus fines, por sus métodos y procedimientos y por el volumen que alcanzó. El predominio de la explotación minera y esclavista en la economía colonial exigía la ocupación de una gran extensión territorial y mucha fuerza de trabajo, objetivos que la Monarquía consiguió gracias a su capacidad militar y administrativa.

En cuanto a la dinámica comercial y colonial, se ha puesto de relieve la afortunada posición geográfica española, empezando por Andalucía, cuya dilatada guerra con el Islam para reconquistar el suelo peninsular le había dado la experiencia para convertir esa lucha de reconquista en otra de conquista allende el mar. Su situación en la latitud adecuada en la confluencia del Atlántico con el Mediterráneo, las corrientes marinas y los vien-

tos harán de Sevilla y sus antepuertos los lugares idóneos para ir y volver por el Atlántico, lo que la convirtió en cabecera del comercio y las comunicaciones con las Indias, dándole prioridad y provocando la exclusión de otros puertos peninsulares: los del Mediterráneo quedaron excluidos por su dependencia naval para alcanzar la salida al Atlántico, aparte de estar sometidos a la agresión de una activa piratería berberisca. Igualmente se descartaron los de la costa cantábrica, pues si bien estaban mejor situados, los vientos y las corrientes no les proporcionaban la favorable posición de que gozaban los puertos atlánticos andaluces. Y si a esto le añadimos los intereses estatales, el monopolio comercial aparece así como una ratificación de las circunstancias geográficas y naturales, deseando la corona mantener un control pleno de las relaciones con América.

> También era de vital importancia controlar el paso de armas y de literatura subversiva y concentrar todos los medios de defensa para darles la máxima efectividad. El interés de la corona por una política de puerto único, por tanto, era natural y pronto tomó el aspecto de una administración monopolística, iniciada con la burocracia embrionaria que rodeaba al obispo Juan Rodríguez Fonseca… En 1503 esta dio paso a la Casa de la Contratación, que encontró su base natural en Sevilla… dependiente de la corona, fue el instrumento esencial del monopolio, ya que controlaba las flotas, las remesas y el personal complicado en el comercio y la colonización.[11]

El mantenimiento del sistema exigía barcos y tripulaciones en grandes cantidades. En este sentido, las provincias cantábricas, particularmente la vizcaína, tuvieron gran relieve en la expansión colonial, pues además de proporcionar barcos y marineros, también aportaron bienes de equipo, mercancías y capitales. Por ejemplo, en lo que se refiere a los barcos, se ha calculado que entre 1520 y 1580, el 80 por ciento de las naves empleadas en la navegación a Indias procedían del Cantábrico, porcentaje que en los treinta años siguientes se redujo al 50 por ciento, para decaer aún más posteriormente.

Por lo demás, el sistema de las Flotas de Indias, cuyo fundamento último era el monopolio establecido por la corona en las relaciones con Ultramar, funcionó aceptablemente, pese a los al-

tibajos y a las interrupciones impuestas por la dinámica política europea, donde los españoles se enfrentaban a ingleses, franceses, holandeses y turcos en unas guerras más o menos declaradas que tienen repercusión creciente en las colonias. En función de las variantes que esa misma dinámica impone, la situación empieza a cambiar en el siglo XVIII con la llegada de los Borbones al trono español y será uno de ellos, Carlos III, quien acabe con el sistema de las Flotas de Indias al implantar el libre comercio entre los puertos españoles y americanos.

El monopolio

El comercio español con América funcionaba en régimen de monopolio, que se iba a mantener sobre tres bases fundamentales: exclusividad comercial para españoles; un puerto único de salida y entrada establecido en Sevilla y el instrumento —flotas y armadas— para canalización y defensa del tráfico. Como control, se creó una omnipotente institución, que también se ubicó en Sevilla: la Casa de la Contratación. Que el monopolio comercial se estableciera en Andalucía no fue una mera decisión burocrática y estatal, aplicada mediante unos textos legales que le concedían a Sevilla y sus antepuertos Cádiz y Sanlúcar de Barrameda el usufructo exclusivo del monopolio. El motivo de tal elección respondía a razones más poderosas.[12]

Por lo pronto, los primeros descubridores y colonizadores ya eligieron ese espacio geográfico como base, pues entre 1492 y 1510 todas las expediciones a América salieron de Huelva, Cádiz y Sevilla. La primicia onubense quedó relegada a partir del segundo viaje colombino, pues los tres barcos y los 87 hombres del primer viaje fueron superados por los 17 navíos y las 1.200 personas del de 1493: ni Palos ni Moguer estaban en condiciones de asumir tal empresa. Otra razón fue la situación de la costa andaluza desde Ayamonte a Gibraltar que permitía aprovechar los vientos y las corrientes marinas, favorecedoras de la navegación

hacia América. Ocurría tanto con los alisios en verano como con la corriente de Canarias en invierno y lo mismo sucedía en el viaje de vuelta, pues bastaba nordestear la ruta superado el canal de las Bahamas. Si se zarpaba en un viaje a América desde Galicia o desde el Cantábrico, se alargaba el tiempo del trayecto entre un 15 y un 20 por ciento y los costos se incrementaban un 20 o un 25 por ciento.

También influyeron en la elección de la opción andaluza razones tácticas, pues los puertos andaluces atlánticos ofrecían mayor seguridad que los septentrionales; la piratería berberisca actuaba especialmente en el entorno del estrecho de Gibraltar, pero franceses, ingleses y holandeses pululaban en las costas y aguas del Cantábrico y las rutas marinas septentrionales. También influyó en la elección la infraestructura de la zona elegida: el valle del Guadalquivir contaba con una buena red viaria y una agricultura cuya producción era muy necesaria para el tráfico indiano. En consecuencia, la decisión estatal y burocrática no hacía más que sancionar una realidad incuestionable: la idoneidad del emplazamiento del monopolio comercial en la Baja Andalucía.

Por otra parte, el establecimiento de dicho monopolio no solo respondía al convencimiento del gobierno y de los españoles de que ese era el único sistema válido para mantener las relaciones mercantiles entre España y América, sino también a que era un principio que compartían los estados europeos y que se mantuvo hasta finales del siglo XVIII, por el que se consideraba que el comercio con las colonias era privativo de la metrópoli, que gozaba de ese derecho adquirido por la prioridad en el descubrimiento y la conquista,[13] que contó con el beneplácito papal y estuvo influido por las teorías y prácticas del mercantilismo, que consideraba que la posesión de oro y plata era indicador de riqueza y la mejor contribución al bienestar nacional. Pero eran planteamientos no tan extremos como en otros países al estar matizados por la *Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias,*

publicadas en 1680,[14] que hacían de las relaciones entre Castilla y sus territorios americanos una conexión jerárquica entre dos reinos desiguales, más que la vinculación de una metrópoli y sus colonias, algo que se advertía ya en escritos como los de Solórzano.[15]

> El sistema monopolístico... entrañaba, desde un principio y con respecto al libre comercio, una doble restricción: en primer lugar, el derecho tanto a comerciar como a residir en las Indias quedó establecido como un privilegio privativo de los españoles; en segundo lugar, todo el comercio y el tráfico... se canalizaría a través de un solo puerto (concretamente el de Sevilla) con exclusión de los restantes del litoral peninsular. Por tanto, todos los extranjeros (incluidos los propios súbditos de la Monarquía española) así también como la totalidad de los puertos españoles, con excepción del sevillano, quedaban privados de la posibilidad de participar directamente en este tráfico.[16]

El mantenimiento del monopolio no fue fácil, aunque se mantuvo unas décadas menos de tres siglos, pero como tal experimentó una degradación progresiva consecuencia de variados factores, incluidos los surgidos dentro del sistema, contribuyendo todos a la necesidad de un cambio, que tardó demasiado en imponerse.

> En la práctica, el rigor del monopolio se vio compensado o disminuido no solo por un importante comercio ilícito que en ocasiones superó al legal, sino además, lo que aún es más grave y paradójico, por toda una serie de obstáculos y trabas legales, emanadas de las propias autoridades y organismos encargados de velar por el cumplimiento de las leyes que terminaron por dejar reducida la viabilidad del sistema a poco más de una mera ilusión.[17]

Pese a los inconvenientes funcionales, tormentas, naufragios, ataques piráticos y corsarios, agresiones de potencias enemigas, contrabando y fraude, en los 250 años, más o menos, que el monopolio existió, las Flotas de Indias fueron el cordón umbilical que unió a la península con los territorios españoles en América y Asia, las mantenedoras de unas rutas que pondrían en comunicación tres continentes en lo que sería no solo una globalización geográfica, sino también económica y política.

La verdad es que no se ha reparado como se debiera en lo que supone la pervivencia más que bicentenaria de las flotas, pues

no hay parangón posible con otras realidades contemporáneas. En cierto modo, la Carrera y las Flotas de Indias quedaron siempre en un segundo plano, al dar mayor relevancia y dedicarse atención preferente a la dinámica política y económica de la Monarquía Hispánica, destacando la imposibilidad de resistir la acción conjunta de Inglaterra, Holanda y Francia, lo que llevó a hablar de decadencia española, en el siglo XVII preferentemente, una expresión que hoy se matiza o se sustituye por la de declive hispánico, pero hay que forzar mucho los argumentos para hablar de decadencia o declive cuando, por ejemplo, México y Lima eran dos de las ciudades más ricas y populosas del globo y cuando el Imperio español se mantuvo con escasas pérdidas territoriales hasta las primeras décadas del siglo XIX. Mantenerlo exigió muchas cosas: barcos, ejércitos, fortificaciones, estructuras administrativas, culturales, religiosas, económicas…, y dinero, mucho dinero.[18]

1

LA FLOTA

En el plano material, las Flotas de Indias dependían de los navíos existentes en la época, cuya idoneidad se persiguió permanentemente mediante la mejora de la construcción naval, que se buscaba, por un lado, con la experiencia que proporcionaba la práctica constructiva constante, y por otro, difundiendo propuestas y reformas en tratados sobre el arte de marear y construir bajeles, en los que se incluían las observaciones sobre el comportamiento de los buques. Se tenía en cuenta su capacidad de carga, sus posibilidades de defensa, la experiencia profesional de las tripulaciones y propuestas técnicas y científicas aplicables en los lugares habilitados para la construcción de los navíos, desde los carpinteros de ribera hasta astilleros y atarazanas, sin olvidar la selección y adecuación de puertos donde hacer escala y encontrar abrigo a lo largo de las rutas establecidas. Aspectos que fueron teniendo cabida en ordenanzas y reglamentos con los que se regulaba y sistematizaba el ramo.

LOS BARCOS Y SUS CLASES

En el inicio de la época de los descubrimientos[19] los barcos eran, en general, anchos, pesados y con mucha y alta obra muerta, porque importaba sobremanera la estabilidad. Existían dos tipos básicos, la galera, mediterránea, y la nao, atlántica, de las que derivaron otras naves que muestran la evolución y adaptación que iban experimentando los modelos o tipos originales.

En el caso de Castilla, se denominaba navío a todo barco de alto bordo, si bien a mediados del siglo XIII se partía de esa denominación general para distinguir las diferentes clases que entonces se utilizaban en la navegación, algo que dejó muy claro Alfonso X en la Ley VII, de la Partida II, Título XXIII, relativa a «Quales son mejores navíos, e de cómo deben ser aparejados», donde leemos:

> Navíos para andar sobre mar, son de muchas guisas. E porende pusieron a cada uno de ellos su nome, segund la facion en que es hecho, Ça los mayores que van a viento, llaman naves. E desta hay de dos masteles e de uno, e otras menores, que son desta manera, e dicenles nomes porque sean conocidas assi como Carraca, Nao, Galea, Fusta, Belener, Leño, Pinaça, Caravela e otros Barcos. E en España hay otros navíos, sin aquellos que han bancos de remos, e estos son fechos señaladamente para guerrear con ellos. E por eso les pusieron velas e masteles, como a los otros, para fazer guerra, o viaje sobre mar, e remos, e espadas, e timones, para yr cuando les fallesce el viento, e para salir, o entrar en los puertos, o en los rencones de la mar, para alcanzar a los que se les fuyessen, o para fuyr de los que les siguiessen.

El texto es interesante tanto por su referencia a barcos movidos a vela y a los que se desplazaban con propulsión mixta a remo y vela como por las referencias a algunos adelantos técnicos que ya se empleaban habitualmente en la construcción naval en España, como es el caso de las espadas y los timones.[20] Espadas o espadillas era la denominación que recibían los remos grandes colocados a popa para gobernar el navío; en ocasiones eran dos, uno en cada banda, pero lo normal era que fuese uno en la banda de estribor para facilitar la maniobra de atraque, que solía ser por babor. En cuanto al timón, por lo que se desprende del texto citado, parece que ya era habitual en la península el central o de codaste.[21]

El barco de vela es de alto bordo y más panzudo; como por su número de tripulantes y las vituallas necesarias se ocupa un espacio reducido en el total disponible, es fundamentalmente un navío de carga. En cambio, el de propulsión mixta es de bajo bordo y aunque dispone de velas, su principal fuerza impulsora es el remo, que le da una gran capacidad de maniobra con independencia del viento, pero ello exige un elevado número de remeros, a los que hay que alimentar lo mismo que a la tripulación, quedando poco espacio libre para el transporte de mercancías, por lo que desde la Antigüedad se dedica preferentemente a la guerra en mares cerrados y de aguas no profundas, como el Mediterráneo.

La galera era la dueña y señora del Mediterráneo[22] y al margen de su capacidad de transporte comercial, era el principal barco de guerra y casi el único.[23] Nave de doble fuerza motriz, remo y vela, rápida, segura, resultaba el mejor medio para trasladarse en caso de necesidad o urgencia y el más apropiado si se conocían los puntos de arribada, pero constituía una incógnita cuando debía navegar en mares desconocidos, aparte de que tenía otras limitaciones que la incapacitaban para cubrir distancias considerables, pues los remeros ocupaban mucho espacio y se necesitaban grandes cantidades de alimentos para mantenerlos, lo mismo que al resto de la dotación, con lo que la capacidad de carga se reducía y no resultaba muy apta como barco mercante (había galeras mercantes, de borda más alta, más velamen y menos remos). Pero una tripulación aguerrida la hacía muy útil como navío de guerra. Sin embargo, por su baja borda —para que los remos no fueran demasiado largos— y su poco calado no aguantaría el oleaje profundo del océano; la proa acababa en punta, en un espolón, para embestir a las naves enemigas y en su castillo o arrumbada iban los cañones de superior calibre; el castillo de popa o espalda acabaría siendo el alojamiento de los mandos. La arboladura de la galera consistía en un palo mayor en el centro y podía tener en ocasiones un palo de trinquete en

la proa; los dos palos tenían vergas o entenas en diagonal porque lo habitual era que llevaran velas triangulares o latinas, que aprovechaban mejor los vientos que las cuadradas, cuadras o redondas y podían tener cofas para los vigías.

Había otras embarcaciones que eran variantes de la galera, todas armadas a su estilo con piezas de calibres y tipos diversos, según su emplazamiento en el buque. La más grande era la galeaza, fácil de identificar porque en las bandas, por encima de los remeros, llevaba cañones, además de los que tenía en los castillos de proa y popa; aparecieron mediado el siglo XV respondiendo al deseo de contar con un navío más grande y mejor armado que las galeras, de donde derivaban. Solía tener tres palos, mesana, mayor y trinquete, y velas latinas; se utilizaba para el combate. Buque a mitad de camino entre la galera y la nave manca, no reunía las ventajas de una y otra, pues la galera era más ligera y fácil de maniobrar, mientras que la nave manca solo estaba propulsada a vela, pero constituía un gran reducto artillado protegido por bordas altas y fuertes; la galeaza estaba bien artillada para batir a distancia al enemigo; como buque era pesada, lenta y muy cara de mantener por su numerosa tripulación de varios centenares de hombres; por lo general, navegaban a vela y raramente armaban los remos, solo en ocasiones especiales. En las galeazas había diferencias, según se construyeran y armaran con vistas a su navegación en el Mediterráneo o en el Atlántico. En cada banda podía haber 26, 28, 30 y 32 bancos, cada uno con un remo a la galocha (los remeros de un banco empuñaban el mismo remo) manejado por seis o siete remeros. A bordo, en las galeazas más grandes, podían bogar unos 300 hombres y estar guarnecidas por más de un centenar de soldados. Sus limitaciones frente a la galera y la nave manca motivaron su progresivo abandono y su desaparición después de la jornada contra Inglaterra de 1588.

La galeota, también llamada media galera, era un buque más pequeño, podía tener 13, 15, 18, 20 y 24 bancos, con dos remeros

por banco y remos armados a galocha; su dotación se componía, en el caso de tener 20 bancos, de 80 remeros y 80 hombres de cabo (es decir, gente de guerra y gente de mar).

La fusta, con no más de 15 bancos, era, según todos los indicios, más rápida que la galeota. En el mejor de los casos, la dotación de la fusta no superaba los 100 hombres; podía arbolar uno o dos palos, pero solía llevarlos abatidos, navegando solo a remo para no ser vista a mucha distancia, pues no en vano la fusta era la nave corsaria y pirática por excelencia, usándose también en misiones de exploración.

El bergantín era aún más pequeño —se le llamaba también cuarto de galera—; medía unos 13,5 metros de eslora y su manga, menos de 4 metros, con un calado inferior a 80 centímetros. Los bancos eran corridos y en cada uno de ellos se sentaban los remeros tanto de la banda de babor como de la de estribor; en la popa, por lo general no tenían más que un toldo y una plataforma; su dotación, toda voluntaria, oscilaba entre 30 y 60 hombres, que manejaban la embarcación, combatían y remaban cuando el momento lo exigía; solo en contadas y excepcionales ocasiones el bergantín se reforzaba con un pequeño contingente armado de arcabuces o mosquetes.

La fragata, más pequeña que el bergantín, solo tenía entre seis y 10 remos por banda y cada uno de ellos lo manejaba un solo hombre; de eslora medía 10 metros, de manga 2 metros y menos de 80 centímetros de calado; a popa, una lona protegía del sol y de la lluvia; su dotación no sobrepasaba los veinte hombres; como navío era robusto, veloz, muy maniobrero y muy versátil, pues se utilizaba para llevar mercancías, viajeros, avisos y noticias, razón por lo que la gente de a bordo era dura y experimentada.[24]

Por su parte, la nao, utilizada bélica y comercialmente, se propulsaba con un velamen cuadrado o mixto; de alto bordo, en la proa tenía un castillo y en la popa una alta estructura llamada alcázar o tolda, sobre la que estaba la cámara para el mando; de

tres palos y bauprés, masteleros en el palo mayor y en el trinquete, ambos con cofas para vigías, llevaban vergas en cruz, donde se aparejaban velas cuadradas; la vela mayor, que era la más baja del árbol mayor, se denominaba papahígo, mientras que la más baja del trinquete recibía el mismo nombre del palo que la arbolaba; las velas más altas de estos dos palos eran las gavias, nombre que solía atribuirse a la del palo mayor, pues la del trinquete, llamada también velacho, solía denominarse borriquete. El bauprés iba dotado de una vela cuadrada llamada cebadera. En las primeras décadas del siglo XVI, al parecer, en los masteleros —prolongación de los mástiles— por encima de las gavias se añadieron una o dos velas cuadras, llamadas juanetes y sobrejuanetes —innovación portuguesa, posiblemente—. Navío de carga, especialmente, era capaz de cubrir largas distancias e iba dotada con piezas de artillería; experimentó una constante evolución desde el inicio de los descubrimientos,[25] dando lugar al paso de la nao de una sola cubierta y bajo puntal a la de dos cubiertas, más voluminosa.

También hubo variantes de la nao. La más apropiada para carga por su gran capacidad era la carraca, de alto bordo, pesada y lenta, que necesitaba puertos de gran fondo. En ocasiones, tanto las naos como las carracas podían tener un cuarto mástil a popa del mesana, llamado contramesana o buenaventura, aparejado con vela latina. Ninguno de estos dos palos, mesana y contramesana, llevaba vela de gavia. Variantes menos frecuentes de la nao fueron las urcas, de poco calado, pero de gran capacidad de carga, las polacras y otras.[26] Para las expediciones atlánticas se empleaban la barca y el barinel. Desde 1434 la barca fue sustituida por el barinel, más grande, podía desplazarse a remo y vela, y tenía dos mástiles de velas cuadras. Pero la solución del problema del retorno que obligaba a navegar de bolina hizo necesario introducir algunas variaciones.

Aparece así la carabela, importada por los portugueses desde Oriente; las carabelas de D. Enrique el Navegante, distintas de

las europeas, altas como la barca y alargadas como el barinel, tenían las ventajas de ambas embarcaciones sin sus limitaciones, pues las velas latinas les permitían ceñirse mejor al viento y no eran necesarios tantos tripulantes.[27] La carabela evolucionó a fines de siglo XV y principios del XVI; las construidas por los pueblos peninsulares ibéricos eran más pequeñas que las naos, con el casco más alargado que el de estas, de alto bordo, sin castillo de proa y una pequeña cámara a popa, con dos, tres y cuatro palos de velas latinas, sin gavias; las mayores podían llevar bauprés con cebadera. Era un barco con la proa aguda, más fuerte y más marinero (con viento en popa, podría alcanzar las 10 millas por hora), aunque incómodo, pues solo tenía un castillo a popa para la oficialidad y la tripulación dormía en cubierta. Al ser más rápidas que las naos, eran las preferidas para la exploración y los descubrimientos; en los viajes oceánicos, las carabelas podían arbolar velas cuadras en el mayor y trinquete: se las llamaba entonces carabelas redondas. Mientras, las naos seguían siendo las preferidas para la carga y el combate al tener más capacidad de carga por su mayor porte y disponer en sus cubiertas de piezas de artillería más pesadas.

Pero los navíos más apropiados en el siglo XVI y posteriormente para las navegaciones atlánticas eran los galeones, de alto bordo, de casco más alargado que el de las naos y de similar capacidad de carga; «nave genuinamente ibérica, al menos en su evolución y desarrollo, surgido con la navegación transatlántica, nace a principios del siglo XVI como respuesta de la inventiva de los constructores peninsulares a las necesidades de mejores naves, especialmente de guerra y para los viajes de la Carrera de Indias».[28]

El galeón fue el rey de la Carrera. Había tres tipos: el más pequeño de una sola cubierta, conocido como galeoncete, era empleado en misiones de aviso o descubierta; los galeones de «pozo», muy utilizados en el siglo XVI y buena parte del XVII, dotados de doble puente y batería corrida, fueron la columna vertebral

de las escuadras; el tercer tipo lo constituían los de tres cubiertas, de puente corrido, que era el preferido en el último tercio del siglo XVII.[29]

Por lo general, tenían dos cubiertas, la principal o primera cubierta y la cubierta de «la puente», donde estaba el castillo de proa y el alcázar o tolda, además de los espacios para poder realizar las maniobras; el castillo no estaba tan a proa como en las naos y esa situación permitía manejar con más facilidad las velas del bauprés y del trinquete; bajo el castillo se encontraba el fogón, en el que cocinaban los marineros. En el otro extremo del galeón, en el alcázar o tolda, se encontraba la cámara de oficiales, desde la que se tenía acceso, en los buques de más de 300 toneladas, a una especie de balcón corrido de una banda a otra incluyendo las aletas de la popa. El piloto tenía un habitáculo o camarote encima del alcázar. En cuanto a la arboladura, el bauprés tenía la cebadera y el trinquete, la vela de ese nombre y la borriquete, una vela alta o velacho; el palo mayor arbolaba la vela mayor y la vela de gavia y el mesana, una vela latina, igual que la del contramesana o buenaventura, si el galeón contaba con un cuarto mástil. Los juanetes y sobrejuanetes se empezaron a utilizar, probablemente en este tipo de navío, tanto en el mayor como en el trinquete.

Desde principios del siglo XVI ya aparece el galeón en algunas de las relaciones de navíos, como los aprestados en 1509 y 1516 para la conquista de Orán, pero es muy probable que estas embarcaciones fueran más bien pequeñas y dotadas con algunos remos, igual que los que armó Pedro Menéndez de Avilés en 1568; eran unos galeones que, en estos casos, evolucionarían desde la galera y es que desde mediados del siglo XVI se buscaba su perfeccionamiento.

Los Bazán, asentistas y hombres de mar, se dedicaron a mejorar navíos desde que Bazán *el Viejo* comenzó a prestar servicios a Carlos I. Su galeaza atlántica fue un intento de encontrar una nave oceánica de gran capacidad artillera, propulsada preferentemente a vela y accidentalmente a remo en combate. Su hijo Álvaro construyó una fragata capaz de llevar 300 hombres para hacer la guerra de corso y su otro

hijo, Alonso, una galizabra, de formas alargadas como la galera, en un intento de sacar partido de su superior maniobrabilidad respecto de la nao, valiéndose primordialmente de la navegación velera.[30]

El galeón[31] que por lo general se empleaba en la Flota de Indias era un navío de 300 toneladas o más, bien artillado, de manera que mientras el término nao se aplicaba a los barcos que cruzaban el Atlántico como mercantes, el término galeón se utilizaba en relación a buques preparados para la guerra, pues eran más rápidos y fuertes que las naos y estaban al servicio de la corona. A comienzos del siglo XVII, en las Ordenanzas de 1613, se estableció una especie de clasificación de los tipos de barcos disponibles y en función de su tonelaje; los más pequeños eran los pataches, de 55 a 95 toneles de porte; les seguían los navíos, de un porte comprendido entre las 150 y las 250 toneladas; los galeoncetes estaban en torno a las 319 toneladas y los galeones eran todas las naves con un porte que iba desde las 381 hasta las 1.105 toneladas. En el siglo XVI los navíos raramente alcanzaron las 600 o 700 toneladas, porque los de tonelaje superior tenían grandes problemas para atracar en algunos puertos americanos y superar la barra de Sanlúcar, que entorpecía el acceso al Guadalquivir por el que se llegaba a Sevilla. Es de destacar que ya no aparece el término de galeón en las Ordenanzas de 1618, donde, en «Las reglas para fabricar navíos que se hicieren por cuenta del rey y particulares», se especifican las dimensiones de catorce clases de naves, desde las que tenían nueve codos de manga hasta las de 22, denominadas todas genéricamente como navíos.[32] Pero en el lenguaje cotidiano se siguió empleando el término galeón a lo largo de casi todo el siglo XVII para referirse a los buques conocidos como galeón de guerra o galeón de armada.[33]

La bodega, el espacio interior entre la cubierta y la quilla, se destinaba a almacenar pertrechos (tela para el velamen, palos, planchas de madera, pez, sebo, estopa y alquitrán eran fundamentales para no perder la fuerza motriz y conservar la estanqueidad de la nave llegado el caso), víveres (bizcocho, galletas,

legumbres, vino, carne, agua, etc.), armamento (bombardas, culebrinas, falconetes, lanzas, armas blancas, armas arrojadizas, rodelas, petos, espaldares, etc.) y baratijas.

La artillería requería unos espacios en los que pudiera ubicarse y utilizarse con eficacia, pues no se trataba solo del que ocupaban las cureñas y las piezas en posición, sino que también había que prever el retroceso y el espacio necesario para que los servidores de las piezas pudieran cumplir con su cometido sin estorbos.[34]

A lo largo del siglo XVI el tonelaje de los barcos peninsulares fue aumentando hasta el punto de suscitarse un debate sobre ello, tanto en España como en Portugal; el cosmógrafo luso João Baptista Lavanha, castellanizado Lavaña o Labaña, al servicio de Felipe II como primer profesor de la Academia Real Matemática de Madrid, era contrario a que las naos de la India fueran de ochocientas toneles. A finales del siglo, coincidían Agustín de Ojeda (un experto constructor de barcos en los astilleros vascos al servicio de la corona) y Pedro López de Soto (constructor por asiento en Lisboa) en afirmar que los barcos debían ser rasos, sin castillos y más rápidos.[35]

Un debate del que se hacen eco los tratadistas, por lo general contrarios a la construcción de navíos de grandes dimensiones. Escalante, en su *Itinerario de navegación*, es categórico:

> En cuanto a lo que decís, señor que siempre habéis visto que los que navegan largas navegaciones procuran siempre naos grandes para poderlo hacer más seguramente, respondo que D. Cristóbal Colón, que descubrió y dio principio a la navegación de las Indias Occidentales no escogió, ni buscó para tan grande empresa navíos grandes, sino pequeños, muy poco mayores que de cien toneladas. Lo mismo hizo D. Vasco de Gama que… dobló el cabo de Buena Esperanza, que es la más rigurosa y peligrosa navegación que hay en lo descubierto. Y después, aquel famoso piloto Magallanes… para navegar tanto mar el mayor navío que para tal efecto escogió no pasó de cien toneladas… Las veces que el emperador D. Carlos… y el rey D. Felipe su hijo… navegaron en naos, siempre se las escogieron para ello las naos de mediano porte, no muy grandes ni pequeñas para que sus reales personas navegasen en ellas con el menor riesgo que se pudiere.

García de Palacio se manifestaba en una línea parecida, tomando como referencia una nao de 400 toneladas, mayor que la

preferida por Tomé Cano, que mostraba su inclinación por una de 300. En 1590 Sancho de Archiniega escribía un memorial al rey insistiendo en que en vez de construir pocos barcos de gran tonelaje era más conveniente construir muchas naves pequeñas.[36]

El aumento del número de cubiertas incrementaba también el peso del navío y su calado, además de crearle problemas para entrar en determinados puertos y superar ciertas barras, lo que repercutía directamente en las cuestiones de seguridad y financieras, otros tantos aspectos de la polémica suscitada, que la corona aspiraba a remediar con las Ordenanzas de 1613 y 1618 al establecer las dimensiones máximas de los barcos participantes en la Carrera de Indias, teniendo en cuenta los accesos a los puertos de Ultramar donde arribaban.

> Los navíos que fuere necesario fabricar por quenta de nuestra Real hacienda, y a los que fabricaren para de merchante los particulares para las Flotas, han de ser de diez y ocho codos de manga abaxo, sin exceder de aquí arriba en nada, ni faltarles en lo que toca a las medidas, traza y fortificaciones referidas, y no mayores, por los grandes daños que resultan de que sean grandes... y en las entradas y salidas de las Barras corren más peligros.[37]

Esto supuso que en junio de 1618 quedaran excluidos de la Carrera los buques que midieran más de 18 codos de manga y 8,5 de puntal y se prohibió la construcción de los que superaran las 500 toneladas para que no tuvieran problemas en el paso de las barras y en puertos o varaderos de aguas no muy profundas; en este sentido, en 1672 el Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias exigieron que fueran más planos y de menos puntal que el que le correspondería por las dimensiones de la manga atendiendo a esos condicionantes. En el caso de la capitana y de la almiranta, el porte más adecuado a sus cometidos era el de 500 toneladas. Unas condiciones que no afectaron, en realidad, a los buques de guerra de las escoltas desde que fueron autorizados en 1622 a fondear en Cádiz, donde no había problema ninguno de los que se planteaban en la navegación fluvial.

A mediados del siglo XVI, las Flotas de Indias se organizaron para protegerse de los ataques corsarios y piráticos y estaban compuestas por barcos llamados comúnmente naos, pero a partir de entonces lo estaban por galeones. Por su parte, las misiones de exploración y descubrimiento siguieron encomendándose hasta entrado el siglo XVII a las carabelas. Pese a no ser apropiadas para la navegación atlántica, también fueron a Ultramar galeras, galeazas y otras naves mediterráneas.

Las zabras fueron pronto desechadas, pues eran muy pequeñas y con escasas posibilidades defensivas. Sin embargo, en 1589 hubo que emplear cinco de ellas para llevar el tesoro de Nueva España en la Flota de Gonzalo Monte Bernardo, que hubo que improvisar como consecuencia del fracaso de la Gran Armada. También hubo que recurrir a las urcas en 1620-1621, aunque no se tenía confianza en su fortificación, pero no había entonces otra alternativa; incluso los filibotes, prohibidos para la Carrera, tuvieron que ser utilizados en 1599.

Una real cédula de 1573 atribuyó todos los desastres que se habían producido, tanto si eran debidos a la meteorología como a accidentes o combates, a la imperfección de la construcción, por lo que se produjo una progresiva intervención de la corona emitiendo las normas que debían respetarse en la construcción de nuevos tipos. Las Ordenanzas de 1607 establecieron las medidas y los gálibos, pero su aplicación fue lenta, pues todavía en 1614 la Universidad de Mareantes solicitaba una moratoria para sustituir todas las naves con defectos, de las que el almirante Diego Brochero había hecho una larga relación. «La corona sería generosa al permitir un relevo más paulatino, y, aunque fue severa respecto a las nuevas construcciones, solo prescribió una prelación aplicable a la selección de los buques para cada flota».[38]

Desde un planteamiento esencialmente militar hay una clara preferencia por los navíos de gran porte:

> ... que pueden compensarse aumentando el número de barcos menores, pues los primeros pueden recibir más artillería y de mayor calibre, cuentan con una manga más ancha en la que juegan las piezas sin estorbos, sus palos y el casco resisten mejor los impactos y acaban resultando incluso más maniobreros ya que disponen del doble número de marineros para las faenas. En el momento del abordaje, al que casi inevitablemente se tiene que llegar en este momento histórico en el que el cañoneo o «guerra galana» no suele ser definitivo, las ventajas citadas se incrementan, dado el mayor número de combatientes que pueden actuar a la vez y al mayor puntal de las bordas desde el que disparan arcabuceros y mosqueteros. Por lo que respecta a la propia navegación, una armada de igual tonelaje en menos bajeles puede salir más unida y en menos tiempo y defenderse mejor.[39]

Pero con independencia de su clase, el barco como recinto era angustioso:

> Y porque los que no saben de la mar entiendan algo de lo que en ella se padece, especialmente a los principios, diré... el navío es una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencias entre presos, igualmente los trata y estrecha a todos: es grande la estrechura y ahogamiento y calor, la cama es el suelo comúnmente.[40]

LA GENTE Y LA VIDA A BORDO

Al iniciarse la expansión española por América el navío constituía una especie de recinto en el que se desarrollaba la convivencia de cuantas personas iban a bordo, convivencia que pasaba por momentos difíciles como consecuencia de las circunstancias que se presentaban en la navegación. Las dificultades tenían origen muy diverso, desde las tempestades a los motines, pasando por la escasez de alimentos, las enfermedades, las averías en la embarcación, los ataques de los piratas o de los enemigos y los naufragios, por citar algunas de las circunstancias que con frecuencia se presentaban en el mar.[41]

El naufragio era particularmente temible. Causado por una tormenta, un incendio o una explosión a bordo, por la rotura de las bombas de achique y el anegamiento progresivo del casco o por encallar en alguna costa desconocida al hacer aguada o recoger víveres y leña, las posibilidades de salvación eran escasas al abandonar la nave. Muchos de los pasajeros no sabían nadar y aunque en el navío había algunos botes y hubiera tiempo de botarlos, no eran suficientes para toda la gente de abordo. Se cal-

cula que en los siglos XVI y XVII se perdieron un total de unos 700 barcos con varias decenas de miles de personas.[42]

Las pérdidas humanas en estos lances eran cuantiosas, pues cuando se perdía la nave, lo primero que se salvaba era el oro y la plata del rey, después el de los particulares y luego, las personas, en lo que se daba prioridad a los más débiles, lo que no siempre se respetaba a favor de los poderosos, porque el gran problema es que no había botes suficientes para recoger a la marinería y al pasaje, así que eran los marineros los que sacaban la barca y la ocupaban sin miramientos, dejando abandonados a los pasajeros, ofreciéndoles palabras de consuelo y promesas de que llegados a tierra enviarían socorro, lo que raramente —por no decir nunca— ocurría. Por otra parte, el poder subirse a una barca al abandonar el buque en un naufragio no suponía la salvación, pues si el suceso ocurría en medio del océano, el hambre y la sed eran sinónimos de sentencia de muerte. Y no hay que descartar el canibalismo, pues hay referencias a la brutalidad y la crueldad que afloraban en esos momentos.

Por otro lado, la llegada del navío a tierra después de superar vicisitudes varias no suponía el fin de las amenazas y peligros: arrecifes desconocidos, rocas a las que eran arrojadas las naves por las olas, nativos que despojaban a los supervivientes, el pillaje de los restos de las embarcaciones, una geografía desconocida y, en muchos casos, insalubre, como las costas tropicales americanas y filipinas, las enfermedades que les afectaban (tifus, fiebre amarilla, malaria)... Incluso, para evitar las deserciones, los marineros no podían bajar a tierra durante las ferias; en Nombre de Dios, por ejemplo, el arribo de la flota podía producir la muerte de 300 personas, lo que significaba que las tripulaciones quedaban diezmadas.

Hacer frente a las dificultades y los peligros exigía de la gente de a bordo preparación, experiencia y disciplina. La ascendencia del capitán de la nave sobre la tripulación era fundamental para hacerse obedecer en momentos difíciles y especialmente cuando

aparecía la amenaza o el estallido de motín, sobre los que menudean las noticias a lo largo de estos siglos, y sus desenlaces van desde ser abortados por los leales al capitán con el correspondiente castigo de los cabecillas hasta el triunfo de los revoltosos, que asesinan a su jefe o lo dejan abandonado en cualquier paraje. Los motines no solo se producían en las flotas españolas, sino también entre los corsarios y piratas, toda vez que la dureza del mar y las dificultades de las travesías las padecían todos los que navegaban.

> *Il n'est pas rare, dans l'histoire des corsaires et des pirates, que le chef dont l'autorité n'était pas suffisante ait été tué á son bord, ou, ce qui ne valait pas mieux, débarqué sur une côte déserte.*[43]

Otros momentos en los que la ascendencia del capitán sobre sus hombres era clave lo constituían las tormentas. Él debía dar las órdenes oportunas, animar a sus hombres en todo momento y estar presente en un lugar donde pudieran verlo sus marineros. Pero cuando todos los recursos de la ciencia y la técnica fallaban, en esas circunstancias no quedaba otra que volver los ojos al cielo y rezar pidiendo la intervención protectora de la Virgen, por lo general, y los santos, sobre todo de san Telmo, cuando sus fuegos aparecían en el aparejo. Eran también momentos en que se hacían promesas, que se cumplirían al llegar a tierra.

En conjunto, la tripulación era un colectivo muy jerarquizado, con funciones previamente establecidas; su número tenía que ser el justo para que la nave se desenvolviera adecuadamente, de forma que no habría más de los necesarios ni menos de los precisos para las faenas y maniobras. Por ejemplo, una nao de entre 500 y 600 toneladas —equivalentes a entre 300 y 450 actuales— tenía unos cien tripulantes que se encargaban de todas las tareas y trabajos de a bordo.

Además de los marineros, las naves podían llevar también soldados o gente de guerra, que unidos a la marinería o gente de

mar serían llamados conjuntamente la gente de cabo. La gente de guerra era la que se encargaría de luchar llegado el momento y por lo general eran soldados que formaban parte de una guarnición que embarcaba para alguna jornada o componentes de unidades formadas ex profeso. En caso de abordaje, la marinería también se implicaba en el combate. Los marineros procedían, por lo general, de lugares costeros, aunque podía haber algunos campesinos que salían de su tierra para mejorar su suerte, huidos de la justicia que enrolándose podían evitar ser apresados y vagos y borrachos embarcados cuando faltaba gente. Por los datos que poseemos, se puede adelantar que mayoritariamente eran andaluces y cántabros, entre el 70 y el 85 por cierto y el resto, aragoneses, castellanos del interior y extranjeros.

> Porque de dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar.
>
> La primera… es hombres pobres, e hijos de padres pobres y que este fue el más aparejado oficio que hallaron para sustentar sus vidas, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marinas… son los más en número y… aunque quisieren estudiar no tienen disposición ni modo de hacerlo… si alguno acertase a estudiar y a ser grande letrado… no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el de marinero.
>
> La otra suerte de hombres que se hacen marineros es de los que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y estos tales, aunque los pongan a estudiar y para ello les den ayuda y favor… suelen dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados.[44]

Mejor pagados que los campesinos, los marineros tenían un sueldo que empezaba a contar desde el mismo momento en que se enrolaban y terminaba cuando concluía la empresa para la que habían sido contratados; no gozaban del mismo sueldo todos ellos, pues se tenían en cuenta la experiencia y la preparación; los grumetes eran considerados como aprendices, por lo que su sueldo era irrisorio y su misión, ayudar a los marineros para ir adquiriendo experiencia; los pajes, del mismo nivel que ellos, servían a los marineros y grumetes, además de barrer y fregar la cubierta, decir las oraciones al anochecer y velar la ampolleta.[45]

En las naves que además de a vela tenían propulsión a remo, había otro grupo —luego se llamaría la chusma—: los remeros,

que podían ser voluntarios y forzados; aquellos —llamados buenas boyas— negociaban su contrato y el tiempo de duración; los forzados —esclavos o condenados— siempre estaban encadenados al banco desde el que remaban y si la nave se hundía, se hundían con ella.

Por lo que se refiere a la jerarquía dentro de un navío, el capitán era el personaje más importante, la autoridad suprema a bordo, responsable de todo y quien aplicaba una disciplina férrea; su carácter, personalidad y conducta tenían una indudable influencia en los hombres que mandaba. Aunque por lo general eran expertos navegantes, no era necesario que lo fueran, ya que quien les seguía en importancia dentro del navío era el maestre y este sí era un avezado marinero, con intuición para la navegación, experiencia y conocimiento de algunas técnicas; mandaba directamente a la tripulación, dirigía las maniobras, vigilaba y controlaba la carga y la administración y, por lo general, solía ser el propietario del buque.

El responsable de la navegación era el piloto, a quien se consideraba clave en la seguridad de las travesías de ida y vuelta a Indias, pues en él confluían las tres condiciones que se consideraban básicas: «La preparación de los pilotos, el uso de una correcta carta de navegar y la obligatoriedad de poseer los instrumentos náuticos apropiados».[46] Solía ser un individuo de mediana edad, con experiencia adquirida en viajes afortunados y se deseaba que supiera algo de astrología, matemáticas y cosmografía. Con esos conocimientos o sin ellos, el piloto debía saber manejar el astrolabio, la ballestilla y el cuadrante; poseería alguna carta de marear, en la que incluiría varios signos fruto de sus observaciones. Igualmente, debería contar con compás, reloj, aguja de marear, ampolletas, un candil con mechas y una sonda con su plomada o escandallo. De la importancia del piloto en la navegación hablan las ordenanzas de 1567, 1569 y 1573, en las que, junto a nuevas reglas para navegar a las Indias, se ordenaba a los pilotos anotar en el libro de a bordo qué derrotas seguían,

ubicar los bajíos, las tierras, los puertos y los ríos que se fueran descubriendo, observar y apuntar los vientos y las corrientes marinas de los lugares por donde navegaban y registrar con todo detalle los eclipses de luna.

Un cargo de especial importancia era el piloto mayor de la Flota de Galeones y de la Armada de la Carrera de Indias:

> Se otorgó siempre por el monarca, a propuesta del Consejo Supremo de Indias y de la Cámara [de Indias], que a su vez recibían información sobre los sujetos que consideraban más idóneos; y si había general propietario de Galeones se le solía pedir también informe. El Consejo de Cámara estimó oportuno primar la experiencia conseguida en la misma Armada sobre aquella que pudiera obtenerse en navíos sueltos.
>
> Respecto a los pilotos mayores de Flotas... según pudiera deducirse de una cédula de 31 de mayo de 1616, los generales los nombraban para cada viaje, dando noticia del nombramiento al Tribunal de la Casa de la Contratación, para que lo trasladase a la Junta de Guerra de Indias y por esta se aprobase. Posteriormente se resolvió proveer en propiedad este puesto, asignándolo de esta manera por primera vez... [en] 1660.[47]

Al piloto de la nave le seguía en importancia el contramaestre, otro hombre clave a bordo, pues se encargaba de que las órdenes se cumplieran, de la limpieza y aseo del buque y de la marinería e inspeccionaba la carga y el buen funcionamiento de las bombas. Tenía un ayudante, el alguacil, quien aplicaba los castigos a que se hacían acreedores los tripulantes. También tenía responsabilidad importante el despensero, pues era quien vigilaba los víveres y distribuía la comida y bebida.

Dentro de una nave había oficios primordiales. El condestable tenía bajo su responsabilidad el armamento y para cumplir bien con su cometido debía poseer algunos conocimientos específicos, pues no bastaba con cuidar la artillería y las municiones; tenía que saber hacer pólvora, bombas de fuego, alcancías, granadas, piñas, balas de fuego artificial, dardos, flechas y alcatraces; debería tener botafuegos, las medidas de los calibres de las piezas, compases, nivel, mechas y al disparar se ponía de acuerdo con el piloto para orientar la nave y hacer fuego con la certeza —o intención— de que daría en el blanco.

El carpintero también era importante porque debía saber el gálibo, es decir, la forma de la embarcación que se fabricaba y resultaba muy útil en las reparaciones que fueran necesarias, así como en la construcción de bateles y bergantines, si se necesitaban. Al calafate se le encomendaba mantener estanca la nave, por lo que debía tener siempre a punto la bomba y recorrer la cubierta, las toldas, los costados y las amuras para comprobar la estanqueidad en toda la embarcación. El barbero-cirujano debería tener alguna experiencia en las enfermedades que se producían en el mar.

En los momentos de peligro, la presencia de un clérigo a bordo podía resultar especialmente reconfortante. Además de asistir a enfermos y moribundos, decía misa los días de fiesta y dirigía los rezos diarios y los excepcionales que provocaban los peligros del mar y su inmensidad o la inminencia de un combate, situaciones en que rezar y encomendarse a Dios, la Virgen y los santos era el último recurso ante la inminencia de la muerte.

En las flotas había dos personajes de gran importancia: el capitán general y el almirante.[48] Eran las autoridades más altas del convoy. El capitán general, máximo responsable de la flota, marchaba al frente de la misma en la nave capitana; el Consejo de Indias lo proponía para ese cargo y el rey lo nombraba y solía pertenecer a la aristocracia; los oficiales de la Casa de la Contratación le entregaban las instrucciones, a las que debían atenerse durante el viaje. Por su parte, el almirante era el responsable de cuanto estaba relacionado con la navegación. Diariamente comprobaba que marchaban todos los galeones, esperaba a los que se retrasaban y ayudaba al que lo necesitaba; iba en su nave, la almiranta, a retaguardia del convoy y dos veces al día debía contactar con el general e intercambiar pareceres sobre el desarrollo de la marcha.

La relación de tripulantes por tonelada estaba regulada, aunque no se respetaba escrupulosamente en muchos casos; proporciones indicativas eran unas 30 personas por cada 100 toneladas,

aunque más adelante fueron 16 marineros y 26 soldados o una media de 50 tripulantes por cada 200 toneladas. Sea de una manera u otra, la vida a bordo no era nada fácil, empezando por el hacinamiento, pues la estrechez podía resultar agobiante, salvo para el capitán de la nave y algún personaje de calidad; en los demás casos, los habitáculos —cuando los había— eran de 1,5 m^2 de superficie y 1,5 m de altura, en el mejor de los casos, y los maestres los alquilaban a quien pudiera pagarlos, ya fueran funcionarios o personajes importantes por su condición o por su dinero, donde podían conseguir algo de privacidad, pero no se libraban de las incomodidades de la vida a bordo. La fabricación de esos habitáculos en el alcázar y en los entrepuentes los convertía en un recinto tan compartimentado que resultaba difícil pasar entre ellos. Una práctica que podía tener consecuencias muy graves, como denuncia un memorial de 1568:

> Todos los maestres de las naos que van a las Indias hacen en sus naos en el alcázar debajo de la tolda… muchas cámaras que fletan a los pasajeros, de suerte que todo el alcázar está ocupado, que no dejan sino un lugar muy estrecho por donde puede pasar una persona… llevando en dicha cámara tinajas y muchas botijas y barriles de agua y vino y vinagre y aceite y aceitunas y meten muchos embarazos y cosas de peso es grandísimo perjuicio porque aquel lugar es de la artillería… [y] ni los lombarderos pueden andar ni llegar a la pieza por la misma razón de ir sobrecargada [la nao] y no puede llevar artillería de bronce, ni de hierro, arriba en sus lugares y así la descabalgan de las cajas, ejes y ruedas y la ponen debajo en el lastre.

Evidentemente, la situación no podía ser más preocupante al quedar el navío sin posibilidades de defensa en caso de ataque enemigo. Es más, los cañones estando en sus emplazamientos, en las portas, no tenían el espacio necesario para el retroceso si disparaban.[49]

Los que podían pagar los precios de los habitáculos viajaban algo mejor que la tripulación y el resto del pasaje, que vivían prácticamente en cubierta, ya que en la bodega o bajo cubierta el hedor era insoportable, de manera que era preferible estar en cubierta, al aire libre, pese a las inclemencias del tiempo y las salpicaduras de agua. Para dormir daban alguna protección las

toldas, unas lonas que se situaban en los entrepuentes, entre el trinquete y el palo mayor, y entre este y la popa.

Las dificultades empezaban nada más subir a bordo, pues los pasajeros y marineros tenían que buscar un sitio donde colocar su baúl o la caja donde iban sus pertenencias y que les servía de mesa y silla. Para encontrar un buen sitio era importante embarcar de los primeros,[50] pues a medida que el pasaje subía a bordo, el barco se llenaba y disponer de un lugar adecuado podía facilitar la travesía, ya que también viajaban animales, como cerdos, gallinas y demás; si eran de mayor tamaño, como caballos o mulos, iban en las bodegas. Además, en la cubierta había pertrechos y otras cosas necesarias para la navegación, por lo que moverse en ella era complicado y eso provocaba el mal humor de los marineros, que se veían entorpecidos a la hora de acudir prestos a realizar alguna maniobra, repercutiendo negativamente en las relaciones entre marinería y pasaje.

La bodega, como hemos dicho, estaba ocupada en gran parte por las vituallas, mercancías y municiones; las jarcias y velas estaban desperdigadas por cubierta, que era donde la gente de a bordo comía y cenaba sentada a lo largo de las bandas, menos el capitán, el maestre, el piloto y algún otro oficial, que lo hacían en una mesa en alguno de los castillos del buque. Un grumete y una ampolleta o reloj de arena que aquel volteaba cada media hora marcaban el paso de las horas.[51]

El hacinamiento creaba una dificultad inmediata, la escasez o ausencia total de higiene personal, pues no había agua suficiente para lavarse, solo para beber, cuando no se corrompía; entonces el vino era el mejor sustitutivo. Si el tiempo era bueno, el viento amainaba y si se sabía nadar —cosa nada frecuente entre el pasaje—, se podía aprovechar para darse un baño en el mar. El hedor llegaba a ser insoportable para todo aquel que no fuera embarcado, pues a lo largo de los días se acostumbraban a ese olor fétido, que podía percibirse a mucha distancia, lejos de la nave. Las heridas, particularmente las de los forzados, se lavaban con

sal y vinagre; a la acción de los parásitos (piojos, pulgas, chinches, garrapatas de los que solo se libraban sumergiendo la ropa en agua del mar) se sumaba la de ratas y cucarachas, que estaban por doquier y se reproducían sin cesar, hasta el punto de tener que organizar cacerías a bordo para reducir su número, aunque en momentos de escasez de alimentos podían ser un buen manjar. Un hornillo a proa solo permitía cocinar en tiempo bueno.

El mal olor se veía incrementado por los vómitos de quienes se mareaban y los que desprendían los excrementos de los animales y las personas, que hacían sus necesidades a la vista de todos, prácticamente, ya que aunque existían unos espacios habilitados como letrinas, había que subirse a la borda y cogerse bien para no caer al mar. Más adelante se colocó una tabla agujereada a popa o proa, que utilizaban la tripulación y el pasaje, y en algunos casos los oficiales y personajes importantes disponían de una a popa, más segura y que proporcionaba alguna mayor discreción.

Para combatir el mal olor que despedían los navíos se hacían algunas operaciones; la más importante y necesaria era bombear fuera el agua de la sentina, donde se acumulaban aguas residuales y se estancaban, se refugiaban las ratas y donde mosquitos, pulgas y demás parásitos abundaban, causando enfermedades con sus picaduras, como la fiebre amarilla o el paludismo. La aparición de enfermedades a bordo era otro mal temible. Escorbuto, viruela, sarampión, tifus y demás se extendían entre la gente embarcada y no se disponía de medios adecuados para combatirlas, de forma que los contagiados eran reunidos en el alcázar del navío, donde el clérigo y el barbero les atendían al alcance de sus posibilidades, que no eran muchas, pues aunque estaba ordenado que las flotas llevasen medicamentos para curar a los enfermos,[52] el escaso desarrollo de la medicina no los hacía eficaces.

El escorbuto era especialmente temible en los viajes del Galeón de Manila, en cuya travesía podían morir decenas de personas, siendo extraordinario el caso del galeón *San José,* que en 1657 arribó a Acapulco arrastrado por las corrientes y se pudo comprobar que a bordo no había nadie vivo, pues todos los que viajaban en él habían muerto de peste o hambre.[53] Las defunciones en las travesías podían triplicar el índice de mortalidad de la época.

El escribano anotaba los nombres de los muertos y la causa de la muerte. Los cadáveres se arrojaban al mar envueltos en una tela recia y lastrados para que se fueran al fondo, en una ceremonia que estaba en consonancia con la importancia del difunto: si era esclavo, se le arrojaba sin más; en el caso de la marinería o el pasaje, el clérigo recitaba una oración, y si se trataba de un personaje importante, podía acompañarlo una salva de fusilería.

Los pajes solían encargarse de la limpieza diaria de la cubierta y de vez en cuando, se realizaban limpiezas del navío, que si tenían lugar en un puerto, se completaban frotando el casco con plantas aromáticas, como el romero, de las que se recomendaba llevar alguna provisión a bordo para utilizarla en algunos momentos de la travesía.

Decidida la partida de la nave, era preciso contar con lo necesario para la travesía, tanto vituallas como bastimentos y armas; a veces, reunirlo no era fácil si en el puerto no había de todo lo que se precisaba.[54] El despensero era el encargado de repartir las raciones y el alguacil vigilaba el consumo del agua. La alimentación era deficiente y monótona; en circunstancias normales podía ser, más o menos, la siguiente por semana: libra y media de bizcocho o vizcocho —se hacía con harina de trigo a la que se añadía levadura para que se inflara antes de hornearlo y luego se cocía por segunda vez a temperatura más baja para que se secara y durase más que el pan normal; por eso se llama bizcocho (de biscotto, cocido dos veces)—; 0,5 azumbre (un litro) de vino,

un azumbre de agua, dos onzas de menestra (habas, garbanzos o arroz); seis onzas (180 gramos) de tocino cuatro veces a la semana; una ración de pescado (180 gramos) dos veces a la semana; seis onzas de queso una vez a la semana; los días que no se repartía pescado o queso, se entregaba una onza de aceite (30 gramos) y medio cuartillo de vinagre (medio litro). A los enfermos se les suministraba una dieta especial con alimentos no habituales en el diario de la nave; la ración de los forzados era más reducida y solo se les aumentaba con añadidos extras de vino, aceite y legumbres si iban a entrar en combate. Los oficiales podían tener algún privilegio, como disponer de un vino de mejor calidad que el del resto de la gente, de bizcocho blanco, también mejor que el que consumían los demás, y algún dulce o trozo de carne de membrillo. En ese panorama hay que incluir el deterioro y la podredumbre de los alimentos, la descomposición del agua, que se convertía en una especie de fango verdoso —tardó en descubrirse que si se mezclaba con vino, se podía evitar o retrasar su descomposición— y la mazamorra, sopa que se hacía con el bizcocho más estropeado y solía ser la cena de los galeotes y de toda la gente cuando los víveres escaseaban. La arribada a un puerto suponía una auténtica liberación, ya que en tierra podían aprovechar todas las oportunidades que les ofrecía el núcleo urbano.

En los días iniciales de navegación las raciones solían ser abundantes y se iban consumiendo las verduras y alimentos frescos, proporcionando la carne los animales que se llevaban con este objetivo y que había que sacrificar pronto, pues consumían agua, el bien más preciado en el navío. Después las raciones se iban adaptando a la duración de la navegación, y si por alguna circunstancia climatológica (calma chicha o poco viento, tempestad, etc.) o por alguna otra causa se alargaba el viaje, podían llegar a ser tan escasas que el hambre afloraba entre la gente y la caza de ratas se convertía en una oportunidad para mitigarla. En esas situaciones, lo peor era la falta de agua, severa-

mente racionada y que se bebía incluso cuando estaba descompuesta y convertida en un líquido viscoso, de color verde y de un olor nauseabundo.

A pesar de las incomodidades y privaciones, durante la travesía había tiempo para los entretenimientos. En los días de calma chicha, cuando la tripulación no tenía tareas perentorias, se recurría a diversos procedimientos y actividades para pasar el tiempo. Tocar instrumentos musicales y cantar o recitar eran prácticas habituales en las horas de asueto, sobre todo por las noches. Muy general, pese a estar prohibido, era el juego con cartas o dados y no faltaron peleas de gallos, muy del gusto de los marineros. Algunos mataban el rato pescando, con lo que podían conseguir algún aporte alimenticio suplementario. Los que sabían leer se entretenían con un libro, que leían en voz alta si tenían público. Despiojarse mutuamente era otra posibilidad de pasar el tiempo. Y las apuestas; a bordo se apostaba por todo y todo lo que se tuviera o se esperaba tener, como la soldada que recibirían al llegar a puerto.

La sexualidad también afloraba en las travesías y su práctica resultaba muy difícil. Las mujeres tenían restringido el acceso a los navíos, pues no podían viajar solas, por lo que a bordo eran pocas y estaban siempre vigiladas por sus acompañantes, ya fueran hijas, esposas, amantes o sirvientas. No obstante, clandestinamente conseguían embarcar como polizones ocultándose en la bodega y cuando eran descubiertas, para evitar que su presencia se notificara a los mandos de la embarcación, compraban el silencio de los marineros a cambio de prestaciones sexuales. Especialmente deseadas era las mujeres mulatas que viajaban desde Indias y las de raza blanca que actuaban como prostitutas disimuladas y mantenían relaciones sexuales al haber sido descubiertas como polizones. Y tampoco faltaron prostitutas declaradas.[55] La promiscuidad y el hacinamiento no favorecían la vida de la mujer en el navío, pues sufría falta de intimidad y era deseada por todos.

Pero como siempre fueron pocas y no muy accesibles —se las colocaba en la cámara de popa[56] para que tuvieran un mínimo de intimidad—, los deseos sexuales aparecían a lo largo de la navegación y la práctica del sexo entre iguales acababa por aparecer. Sería un secreto muy bien guardado, pues la falta de privacidad no la favorecía y la sodomía estaba castigada con la pena de muerte,[57] pero era facilitada por la estratificación social existente dentro de la Carrera de Indias, ya que maestres y marineros abusaban de pajes y grumetes al considerarlos inferiores y estar protegidos por el sistema de estratificación, por el cual un superior siempre gozaría de la veracidad respecto a las declaraciones de un inferior, situación que hizo que muchos pajes y grumetes abandonaran los barcos huyendo de situación tan ultrajante. Por lo general, los sodomizados eran considerados como la mujer en la relación sexual y quienes los sodomizaban eran los perpetradores.

Aunque en gran medida este tipo de relaciones respondía a prácticas de dominación social o jerárquicas, no faltaron casos de prácticas consentidas o consensuadas, como sucedió, por ejemplo, en el caso de dos grumetes que descubrieron su sexualidad de adolescentes en sus caricias mutuas; el descubrimiento de sus relaciones les acarreó su perdición.[58]

La religiosidad a bordo oscilaba entre dos grandes extremos, desde el desinterés en los tiempos de calma hasta la súplica anhelante y desesperada en situaciones de peligro. Pero en general, se puede pensar que había un reconocimiento tácito y expreso de lo necesaria que era la protección de Dios y de toda la corte celestial, como demuestra, sin ir más lejos, el nombre de advocaciones marianas, apóstoles y evangelistas que se imponía a los navíos. No obstante, el respeto por parte de mandos y tripulaciones de las ceremonias litúrgicas, vigilias, comuniones y misas en domingos y días de precepto solía ser muy escaso; los marineros raramente visitaban los templos en las escalas.

No sucedía lo mismo en las proximidades de la muerte, momento en que solicitaban confesión y en su testamento, cuando tenían oportunidad de hacerlo, la religiosidad estaba presente tanto en sus afirmaciones como en las donaciones que hacían a algún templo o institución benéfica o religiosa. En los momentos de peligro en los que el barco podía zozobrar y hundirse, los hombres clamaban por la protección divina y hacían promesas a la Virgen y los santos, que cumplirían en cuanto regresaran o, si era posible, cuando estuvieran a salvo.

La práctica religiosa tampoco se veía favorecida a bordo, pues los buques de guerra eran los únicos que llevaban un clérigo, y por el balanceo de la embarcación, cuando decían misa, se suprimía la consagración para evitar que el cáliz se derramara y las hostias consagradas se desparramaran; solo en las escalas se celebraba la misa completa. No obstante, en navegación se rezaban las letanías sabáticas bajo la presidencia de los maestres, y las salves solemnes y oraciones colectivas ante posibles naufragios o tormentas.

En la gran mayoría de los marineros, analfabetos y de baja extracción social, la superstición no podía faltar. El mal de ojo, las maldiciones y demás creencias en fuerzas ocultas formaban parte de la cotidianeidad de la gente y, por supuesto, de los marineros.[59]

En una convivencia tan estrecha y prolongada se producían roces y problemas en las relaciones entre los embarcados, desde los hurtos y peleas hasta los motines y los asesinatos. Una realidad delictiva que originó conflictos jurisdiccionales, pues cuando llegaban los barcos, los alcaldes ordinarios de los puertos andaluces reclamaban ser los competentes en la dilucidación de los delitos cometidos a bordo, lo que provocó la oposición de los jueces de la Armada. Así se evidenció en el reinado de Carlos V, cuando Francisco Tello le solicitó en 1543 que él y sus colaboradores delegados fueran los que entendieran en los delitos cometidos en la Armada Guardacostas. El emperador accedió a la pe-

tición y ordenó que en los delitos cometidos a bordo de los buques de la Armada entendiese el juez de ella cuando regresase a tierra.[60] Pero la decisión imperial no debió ser suficiente porque en 1582[61] la Audiencia de Santo Domingo denunciaba que los marineros de las flotas perpetraban muchos delitos en la isla y existían diferencias sobre quién debía juzgarlos, dictaminando Felipe II que los delitos cometidos por la gente de mar en la isla los juzgarían los oidores, pero las disputas entre marineros y entre estos y soldados serían vistas por el general de la Armada. No se resolvió la cuestión, ya que dos años después la Audiencia solicitaba que esos delitos los viese el capitán general de la isla y no el de la Armada de Tierra Firme, y las discrepancias se prolongaron durante mucho tiempo.

En la vida a bordo se producían muchos lances que eran castigados con una dureza acorde con la gravedad del suceso, pero también cabían matices. Por ejemplo, pajes y grumetes, por ser los más jóvenes, recibían castigos que nunca se aplicaban a los marineros, protegidos por la corona de la excesiva dureza que pudieran aplicar los superiores. Insultos y blasfemias se penalizaban con penas físicas. La insubordinación implicaba, incluso, el abandono en alguna isla o en zonas inexploradas. El hambre, la falta de información sobre la ruta que se seguía o considerar inapropiado el mando del responsable de la nave podía desembocar en un motín, castigado con la pena capital o el encierro hasta que en un juicio se dictaminase la culpa y su sentencia.

LA NAVEGACIÓN: DE LAS LEYENDAS A LOS TRATADOS

Cuando los castellanos deciden enfrentarse al mar e iniciar la conquista de Canarias a principios del siglo XV —una empresa que concluyen en 1496, cuatro años después de que Colón descubriera América—, han de asumir el reto que suponía el Atlántico, pues el mundo conocido iba desde Japón a Gibraltar,

pero más al oeste aguardaba un océano en el que se habían producido viajes desde el siglo XIII, ya que los navegantes nórdicos alcanzaron Islandia y Eric *el Rojo* descubrió Groenlandia, donde fue legado papal, obispo y fundador de una comunidad que se mantuvo hasta el siglo XIV; desde allí, los nórdicos descubrieron el Labrador y la costa americana, pero a fines del siglo XIV habían desaparecido todos los rastros de estos precedentes.

Por eso, en el imaginario colectivo marinero persistía la idea de un océano Atlántico tenebroso, en cuyo interior estaba el mar de los Sargazos, donde las naves quedaban atrapadas; se pensaba que no se podía navegar por las regiones ecuatoriales, dadas sus altas temperaturas; que existía la «zona perusta», según la idea aristotélica y al sur del cabo Bojador había un mar lúgubre, donde se mezclaban aguas cálidas y frías, nieblas y arenas del desierto que constituían una masa impenetrable: la barrera del fin del mundo. Además, se hablaba de san Borondón navegando en su ballena, de las islas Antillas, de Brasil o de las Siete Ciudades, de abismos, de monstruos, de amazonas, de pigmeos y de gigantes. Pero Gil Eannes y Gonzálvez doblando el cabo Bojador en 1434 acabaron con toda esa mitología, si bien tardó en desaparecer por la permanencia de la superstición y el apego a viejas creencias, así que siguieron navegando hacia el sur sin perder de vista la costa africana.

El problema de la escasez de especias continuaba[62] y sus altos precios exigían encontrar una nueva ruta, pues se necesitaban sobre todo para conservar la carne de los animales que era preciso sacrificar cada año para ser consumida en invierno, de modo que el jengibre, la canela, la pimienta, la nuez moscada y demás eran imprescindibles. Los chinos las llevaban a Malaca y los árabes las monopolizaban desde la India hasta los puertos de Alejandría y Siria, pagando elevados impuestos en El Cairo y en Bagdad. Los venecianos se las compraban a los musulmanes y las distribuían por Europa: demasiados intermediarios que encarecían el producto. Un camino directo por mar abarataría los

precios y ese camino los portugueses lo buscaban por África.[63] Los castellanos se lanzaron hacia el oeste y descubrieron una tierra donde acabarían trasladándose algunos de los mitos y leyendas europeas, entre las que merece especial mención la creencia en el Paraíso Terrenal.

En el Extremo Oriente asiático, muy poco conocido y por ello considerado misterioso, era donde se pensaba que estaba el Paraíso Terrenal, muy difícil de alcanzar, pero quizás asequible. A fines del siglo XV había cuatro grandes mapas murales que representaban el Paraíso: el de la catedral de Hereford es del siglo XIII y lo presenta como una isla con cuatro ríos y separada del continente asiático, disposición que se mantiene en el mapa de Andrea Bianco, de 1436; más fantástico es el de Erbsdorf, acabado en 1250, en el que la cabeza de Cristo corona Asia y en el que en el Paraíso está pintado el árbol de la vida, que es lo mismo que se representa en el mapamundi circular de Hans Rüst, de Augsburgo, de 1490.

La creencia en el Paraíso estaba relacionada con la tradición bíblica, que de los escritos de los teólogos pasó a las representaciones de los cosmógrafos y todos suponían su existencia como un lugar apacible donde había una flora abundante con olores fragantes, de temperatura primaveral y una vida sin males ni pesares, en el que una fuente proporciona la eterna juventud o una existencia longeva y sana. Una fuente que siguió buscándose cuando el mito del Paraíso Terrenal se desvaneció. En realidad, la herencia más o menos confusa de los mitos antiguos y medievales se trasladó a América, pues los primeros viajeros pensaron que entre aquellos salvajes desnudos deberían de existir seres fantásticos (cíclopes, esciápodos de una sola pierna, hombres con cabeza de perro o sin cabeza, amazonas, etc.):[64] los descubrimientos y la conquista acabaron con toda esa fantasía en un proceso facilitado por el avance científico y geográfico, el desarrollo y mejora de la navegación y el perfeccionamiento de

la construcción naval, que culmina en Europa con la publicación de tratados de arquitectura naval a finales del siglo XVI.

Tales tratados supusieron un significativo esfuerzo de organización, sistematización y divulgación de un saber unido hasta entonces al secreto profesional de los constructores de navíos, que lo transmitían de padres a hijos. Los primeros tratados ibéricos de construcción de barcos de alto bordo para las travesías oceánicas contienen asuntos diversos relativos a la navegación, incluida la construcción naval. Posteriormente las obras tienden a especializarse y tratar la construcción naval como tema específico; así lo hacen Alonso de Chaves en su *Espejo de navegantes*, Escalante de Mendoza en el *Itinerario de navegación* y García de Palacios en la *Instrucción Náutica*; todos ellos tocan temas diversos hasta que aparece en el siglo XVII el *Arte para fabricar y aparejar naos* de Tomé Cano,[65] que trata en exclusiva el asunto, tal como sucede en el *Diálogo entre un vizcayno y un montañés*.[66] De los autores citados el único que no recurre al diálogo entre los personajes, siguiendo el modelo renacentista, es Alonso de Chaves.

Quatri partitu en Cosmographia prática, más conocido como *Espejo de navegantes*, del cosmógrafo Alonso de Chaves, es el primer texto castellano que dedica una parte importante del contenido a la arquitectura naval. Escrito tempranamente (entre 1520 y 1538),[67] muy extenso, está dividido en cuatro libros, subdivididos en tratados y estos en capítulos. En el dedicado a la arquitectura naval recoge los términos usados en la navegación, explica la gente que se precisa en una nao, sus vituallas y armas, cómo deben practicarse los diferentes oficios, qué peligros y desgracias eran más frecuentes en el mar y las batallas entre naos y entre flotas. Pero el texto no llegó a editarse, posiblemente por el contenido del libro cuarto, un derrotero de navegación a Indias que debería de permanecer en secreto y no divulgarse con la imprenta.

Tampoco vio la luz impresa el *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, escrito hacia 1575 por el capitán Juan Escalante de Mendoza; de los tres libros en que está dividido, el primero se centra en la mejor manera de construir naos, de las que da alguna información sobre el armamento, además de referirse a la guerra en alta mar y comentar los derechos y obligaciones de los tripulantes. Escrito a manera de diálogo que mantienen un piloto y un viajero mientras descienden por el Guadalquivir desde Sevilla a Sanlúcar de Barrameda, el Consejo de Indias no autorizó su publicación, basándose en que los enemigos de la Monarquía no deberían tener acceso a la información contenida en el texto.

El libro del doctor Diego García de Palacio *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça,* de 1587,[68] fue el primero de los tratados españoles impreso en castellano. Escrito en forma de diálogo, es en realidad una enciclopedia sobre los temas navales dividida en cuatro libros, en los que un vizcaíno pregunta y un montañés responde. Interesado en presentar clara y sistemáticamente lo relativo a la navegación, en el libro cuarto su autor se ocupa de la construcción de navíos, empezando por la nao, «sin la cual no se puede navegar», e incorporando numerosos planos con el detalle de las medidas de las diversas partes del navío, considerando que bastaban naos de 400 toneladas tanto para la guerra como para comerciar.

Lustros más tarde, en Sevilla, en 1611, Tomé Cano publicaba su obra *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, que fue el primer volumen dedicado por completo al tema. El contenido se va exponiendo a lo largo de una amena y distendida conversación entre tres hombres de mar (uno de ellos es el autor, capitán y diputado de la Universidad en la Carrera de Indias), que navegan en una lancha por el Guadalquivir hacia la desembocadura, hacia el sitio de los Pajares, donde estaban carenando sus naves para realizar un viaje a América. Cano era un experto en la fabricación de navíos y en navegación; la aprobación de su li-

bro está firmada en Rentería por Juan de Veas, maestro mayor de las fábricas reales.

Cano se refiere a los procedimientos constructivos de naos en diferentes países de manera general, pero él expone algunas modificaciones, en la línea que proponían los expertos a finales del siglo XVI de fabricar barcos más largos y estrechos alargando la relación manga-eslora, que pasó del acostumbrado 3 al 3,5, pero también aumentó la relación puntal-manga, con lo que el navío podía zozobrar con una inclinación menor. Cano muestra la decadencia en que se encontraba la actividad constructora por las fechas en que él escribía y que atribuye a la crisis económica: «Yo pienso que no ha de aver hombre particular que se atreva a fabricar nao de guerra ni tampoco a hazerla merchante, por el poco sueldo que da Su Majestad por tonelada cuando se sirve de ellas para su armada». Tomando como referencia el reinado de Carlos V, Cano muestra el encarecimiento tanto de los jornales como de los materiales necesarios en la construcción naval, razón por lo que había disminuido mucho el número de naves en España y Portugal. Un léxico naval cierra la obra.

Además de los tratados que acabamos de ver y numerosos manuscritos,[69] hay informes, proyectos y memoriales, un abundante material en el que se pueden destacar los de Cristóbal de Barros, encargado por Felipe II de los asuntos navales en el Cantábrico,[70] y la inconclusa *Architectura naval* de Lavaña.[71] Además, contamos con textos técnicos oficiales, como las Ordenanzas relativas a la construcción de navíos emitidas en 1607, 1613 y 1618[72], en las que jugó un papel destacado el almirante y miembro del Consejo de Guerra Diego Brochero, autor de un *Discurso sobre la Marina*,[73] donde están muchas de sus ideas para la mejora de la Marina española, implicándose en el perfeccionamiento de la arquitectura naval.

En 1605 se convocó una reunión de expertos en construcción naval y carpinteros de ribera cantábricos y andaluces, en la que participó Agustín de Ojeda, un constructor naval de los más ac-

tivos a finales del siglo XVI y en las primeras décadas del siguiente; entre los años 1589 y 1598 construyó en Vizcaya, por encargo de la corona, treinta galeones y dos galizabras. En 1596 murió Cristóbal de Barros y para sustituirle Ojeda fue nombrado en 1598 superintendente de Fábricas y Arqueamiento de Navíos y Conservación de Montes y Plantíos del señorío de Vizcaya; gozó de gran consideración por parte de Felipe II y de su sucesor y murió en 1619.[74] Junto con Ojeda participaron en la reunión Diego de Noja y Castillo, inspector de las armadas de las Cuatro Villas, y los famosos carpinteros de ribera vizcaínos Juan de Axpe, Juan de Uriarte y Martín de Zautua. El objetivo de la reunión era determinar una escala en las dimensiones y tonelaje de los navíos y encontrar la forma de calcular la cabida de un barco partiendo de sus dimensiones.

En 1607 se publicaron las Ordenanzas de Construcción y Arqueos Navales, pero quedaron desfasadas en muy poco tiempo, según Brochero, por los pocos conocimientos de geografía y geometría que tenían los maestros. También en Madrid, Ojeda presidiría una nueva reunión, en esta ocasión solo de matemáticos, entre los que estaban Juan Arias de Loyola y Juan Cedillo Díaz, ambos de la Real Academia de Matemáticas madrileña, y Juan de Veas, capitán, famoso carpintero de ribera y supervisor de arqueos en Andalucía, proponiendo modificaciones en las medidas, tratando de dar con el patrón más adecuado. En la misma línea se convocó otra reunión en 1610.

A las Ordenanzas y demás cuestiones se hacen muchas referencias en el manuscrito, al que ya nos hemos referido, *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, anónimo, pero probablemente escrito por Pedro López de Soto, que a finales del siglo XVI era veedor y contador en Lisboa y acumuló una larga experiencia como constructor de navíos y al servicio del rey. López de Soto escribe el *Diálogo* ya muy mayor, hacia 1632, en el que un montañés explica numerosas cuestiones de arquitectura naval a un vizcaíno, siguiendo una estructura simi-

lar a la empleada por García de Palacio. La diferencia está en que los otros autores de los tratados aludidos eran teóricos o navegantes, mientras que López de Soto era un experto constructor.

Tras el fracaso de la Gran Armada, López de Soto y otros constructores de navíos presentaron a Felipe II unos memoriales aconsejando la construcción de navíos más ligeros, maniobreros y baratos, al estilo de los que fabricaban ingleses y holandeses, antes menos diestros que los españoles, pero que «por descuydo y flojedad nuestra» ahora nos aventajaban. Elogia la labor realizada por Brochero, impulsor de la reforma que proyectaba Felipe III, y se refiere a continuación a las diferentes ordenanzas, señalando que, de acuerdo con lo establecido en las de 1618, se construyeron bastantes galeones, especialmente en 1619, 1621 y 1623. Sin embargo, se habían notado algunos defectos y en el diálogo el vizcaíno le propone a su contertulio que haga un «tratadillo de medidas de fábrica… en que reformase los defectos que le parece tienen los que se contienen en las Ordenanzas últimas de 1618, con declaración de la causa por qué se añade o quita para que satisfaga a los que entendieren en este arte».

El montañés acepta y comienza un tratado sobre navíos de 22 codos de manga de 1.200 toneladas, explicando detalladamente la cantidad de madera y clavazón necesaria, el grueso de los mástiles y de las vergas, las jarcias —que deberían ser del cáñamo de Calatayud por su calidad y duración—, las velas, las medidas de las anclas, la artillería, la gente de cabo necesaria, el importe mensual de los salarios, las obligaciones de la gente de mar y el importe de la carena.

Por su parte, el alférez Pedro Porter y Casanate denunciaba en su *Reparo a errores de la navegación española,* publicado en Zaragoza en 1634, que la decadencia también había afectado a los saberes náuticos —dio a conocer en España la corredera, que se usaba en Inglaterra desde 1590— y consideraba esencial que hubiera hombres expertos e instruidos en la náutica para mantener

lo que la Monarquía había adquirido, pero se mostraba muy pesimista al ver la situación en que se encontraba.

Por lo demás, las naos españolas se fabricaron sin planos hasta las Ordenanzas de Gaztañeta, de 1712; ni siquiera se conservan planos o dibujos de la «nueva fábrica», posiblemente porque las trazas se hacían directamente en las atarazanas o astilleros y por mantenerlos en secreto los maestros autores de los mismas, pero es indudable que los constructores sabían cómo lograr naves fuertes y marinera.[75] Además, las ordenanzas de 1613 y 1618 son muy detallistas en la descripción de todas las partes de un navío, incluso de los elementos más pequeños, permitiendo su construcción completa.

No obstante, los planos se hicieron necesarios: en unos casos, porque las formas y los elementos del navío los creaba alguien que no estaba en el astillero o no lo construía; en otros, porque la representación a escala debía servir de referencia para que las medidas fueran exactas y poder repetir la misma construcción en astilleros diferentes e incluso en años distintos.

En la construcción naval había una serie de medidas que eran claves, pues de su adecuada proporción dependían la estabilidad y la velocidad del navío. Esas medidas eran:

Puntal: es una de las dimensiones fundamentales del barco y referencia para las dos que siguen en la construcción tradicional. Equivale a la profundidad, o sea, la distancia desde el plan —la cubierta más baja o la parte superior del forro— a la cubierta principal.

Manga: es la anchura de un barco medida en la cuaderna maestra a la altura del fuerte o manga máxima. Medía el doble que el puntal.

Eslora: longitud del buque desde la proa a la popa. Equivalía al triple del puntal.

Guinda: altura de los palos y masteleros medida desde la línea de flotación hasta los topes; era importante para la distribución

y colocación de los aparejos.[76]

> La construcción naval era un arte que se fundaba en encontrar las proporciones correctas. Todas las dimensiones, hasta el tamaño de los mástiles, cables y anclas, quedaban fijadas por una escala de proporciones que relacionaba todo con la manga del barco; así, el tamaño de la parte más ancha del casco era elemento clave del diseño. Y seguía una secuencia de operaciones establecida desde hacía mucho tiempo.[77]

Habrá que esperar a que el siglo XVI vaya transcurriendo para que en los textos de náutica se encuentren excelentes descripciones de la construcción de naos y carabelas, pero en las expediciones descubridoras fueron naves construidas para otras misiones, algunas estaban en malas condiciones, bastantes se malograron y algunas, auténticas excepciones, hicieron varios viajes.

EN BUSCA DEL PORTE ADECUADO

El desarrollo de la navegación, el conocimiento de nuevos mares, los avances de la construcción naval y el incremento del comercio desarrollaron la búsqueda del porte más adecuado que debía tener un navío, cuestión que se planteó desde el mismo momento en que se descubrió América y que se tradujo en un progresivo incremento de la capacidad del buque y de la arboladura.

Vuelto a Castilla tras su primer viaje, Colón recomendaba los barcos pequeños y él llevó en su cuarta travesía a América cuatro navíos de gavia (o carabelas redondas, como también se llamaban los barcos que llevaban velas cuadras en los palos mayor y trinquete), que desplazaban 50 y 70 toneladas. Eran navíos más lentos que las carabelas arboladas con velas latinas o triangulares, pues tenían elevados castillos y mucha obra muerta, dificultando las maniobras y haciendo muy pesada la navegación, aunque eran muy seguras en las travesías.

Pero el aumento del porte de las naves fue inevitable al tiempo que se buscaba mayor capacidad y seguridad, con lo que para el mismo número de toneladas eran precisas menos embarcaciones. Se abría así un debate sobre cuáles eran más idóneas, si las naves pequeñas o las de porte mayor. Entre 1506 y 1525 los buques solían tener unas 100 toneladas, con alguna que otra excepción en la que se encontraban embarcaciones de unas 200. El tonelaje de las naves aumentó algo a partir de 1524, situándose en una horquilla que iba desde 120 a 150 y lo hizo más después de 1548, cuando ya predominaban los de 200 toneladas, pues los de 220 eran pocos y menos aún los de 300 y 400 toneladas, y los que superaban estas cifras constituían auténticas rarezas. El que no intervinieran embarcaciones de gran calado tenía su fundamento, pues podían tener problemas de atraque en algunos puertos por no tener suficiente profundidad y pasar la barra de Sanlúcar de Barrameda también podría crearles dificultades. Así se explica que el 5 de mayo de 1557 una real cédula prohibiera que se admitiesen barcos de más de 400 toneladas.

Al tiempo, se hacían propuestas y se ofrecían soluciones diversas. Una de las propuestas más sorprendentes se debe a Blasco de Garay, quien en 1539 elevó un memorial a Carlos V sobre la construcción de varios navíos dotados de ingenios inventados por él, como una máquina de vapor que permitía potabilizar el agua del mar para las embarcaciones durante las travesías, aunque la más famosa de sus propuestas fue la de un ingenio que permitía desplazar sin remos las naves en tiempos de calma, consistente en un sistema de paletas en ambas bandas movidas por ruedas accionadas por hombres. El invento se ensayó en 1543 en un galeón de 200 toneladas llamado *La Trinidad*, al que colocaron seis ruedas en los costados; las pruebas fueron presenciadas por expertos y aunque sus informes no fueron desfavorables, al invento no se le concedió mayor crédito y al poco tiempo se dejó de hablar de él. Posteriormente, en el siglo XIX, se produjo una confusión que unía los dos inventos, el de la calde-

ra de vapor para abastecer de agua a los navíos y el de las ruedas de paletas, atribuyendo a Blasco de Garay la invención de la navegación a vapor.[78]

D. Álvaro de Bazán, *el Viejo*, fue uno de los primeros en emplear galeones de su propiedad en la Carrera de Indias para el transporte de mercancías, inventando ciertos tipos de galeones y galeazas para cuya construcción solicitaba en 1550 un privilegio. Más adelante volveremos sobre esta cuestión y las propuestas que hizo para el establecimiento del sistema de Flotas de Indias. Además de las galeazas, otras invenciones de entonces fueron los escorchapines, pensados más bien para el Mediterráneo, y los filibotes, embarcaciones ligeras, sin popa, llamadas así en honor de Felipe II.

Aunque este rey prestó más atención que su padre Carlos V a la Marina y la construcción naval, los embargos de naves y el asiento con particulares hicieron disminuir el número de naves fabricadas en puertos españoles por lo menguado de la dotación económica de los asientos y el retraso en los pagos de la misma. Una situación que obligó a incentivar las construcciones facilitando ayudas y préstamos, lo que le concedió gran protagonismo a Cristóbal de Barros, superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos en la costa cantábrica, dando lugar a la construcción de galeones para la corona en los astilleros de Guarnizo y Pasajes con destino a la Carrera de Indias,[79] y en 1587 ya se advirtió a la Casa de la Contratación que no admitiese en las Flotas de Indias embarcaciones menores de 300 toneladas.[80]

> La condición de superar las 300 toneladas solo se exigía para los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa. Para Galicia y Asturias, por ser sus astilleros y armadores de más menguada posición económica, se concedían préstamos y ayudas para naves de más de 100 toneladas. Con estas nuevas medidas proteccionistas se aumentó la actividad de los astilleros y fue elevándose el tonelaje de las nuevas construcciones, pero, así y todo, tales medidas no fueron suficientes para mejorar la seguridad de la navegación.[81]

Tras la jornada de la Gran Armada, la actividad naval mantenida contra Inglaterra, la guerra en Flandes y la intervención en

las Guerras de Religión francesas obliga en los años siguientes a 1588[82] a aumentar los empréstitos y demás ventajas para los armadores y la navegación. En 1597, una real cédula ordenaba que «se les acresciente la tercia parte más de aquí en adelante» a los armadores y que no se les embargaran los navíos durante los tres años siguientes a su botadura, siempre y cuando no los vendiesen, pues si lo hicieran, perderían tal privilegio.[83] Pero dada la contracción de la construcción naval, los armadores preferían fabricar naves de tonelaje menor al que se necesitaba para que pudieran ser armadas y convertirlas en buques de guerra, lo que iba en contra del desarrollo del comercio y debilitaba la industria naval.

Tal situación es denunciada en memoriales, como el que eleva en 1601 a Felipe III el duque de Medinasidonia repitiendo argumentos que ya había presentado a Felipe II, en los que sostenía que los males radicaban en los embargos constantes que se hacían de embarcaciones y que el remedio estaba en que el rey se decidiera a construir todos los navíos que necesitaba. En igual sentido se manifestaba la Universidad de Mareantes sevillana, que denunciaba que las 300 naves que componían la Flota de Indias veinte años atrás habían disminuido a 80 en 1607. De la misma opinión era el ya aludido Tomé Cano, navegante y miembro de dicha Universidad, como mostró en los memoriales presentados al rey solicitando privilegios y exenciones para la gente de mar y en su obra *El arte de fabricar naos,* impresa en 1610.

Simultáneamente se mantenía la preocupación sobre qué naves eran las más idóneas y seguían presentándose consideraciones sobre su aptitud. Así lo hizo Pedro Sarmiento de Gamboa acerca de las condiciones que debían reunir las que se enviaran al estrecho de Magallanes. Además, desde fines del siglo XVI se abría paso la idea de que había que alargar las naves y quitar los elevados castillos porque ralentizaban la navegación y en las Ordenanzas de 1607 seguían considerándose las naves de pequeño porte como las mejores, Ordenanzas reproducidas en la *Recopi-*

lación de 1680,[84] si bien ya se determinaban las reglas y medidas de los diferentes navíos, además de clarificar los distintos tipos de embarcaciones en función de su tonelaje: navíos de 151, 176 y 238 toneladas; galeoncetes: de 297 y 373, y galeones: de 487, 567, 669, 755, 907, 1.033 y 1.351 toneladas. No se hizo esperar la protesta de la Universidad de Mareantes contra esas medidas que se anunciaban. Se daba un plazo de tres años desde 1610 para agotar las existentes que no se ajustaran a ellas. En el caso de la Carrera de Indias, se pedía que las embarcaciones no superaran las 567 toneladas para que pudieran pasar la barra de Sanlúcar de Barrameda y anclar en San Juan de Ulúa. Igualmente se encargaba a la Casa de Contratación poner unas marcas de hierro en los barcos para que la carga no pudiera superarlas y se fijaba el pago de ocho reales y medio por tonelada al mes para los navíos embargados. Pero los problemas no se resolvieron y en 1614 se publicaron nuevas normas, que supusieron el fortalecimiento de los pataches, que serían de 55 y 94 toneladas; para los navíos el tonelaje sería de 148, 207 y 258 toneladas, las de los galeoncetes se estipulaban en 316 y las de los galeones mercantes en 381, 456, 539, 632, 721, 833, 956 y 1.073.

Las Ordenanzas de 1607 no se pusieron plenamente en vigor, pues la Universidad de Mareantes consideraba que no favorecían la seguridad y había muchos puntos arbitrarios. Así que hubo que realizar nuevos reconocimientos a las embarcaciones de la Flota de Indias, advirtiendo que en ellas había diferencias respecto a las nuevas reglas, cuestiones que se trató de resolver y mejorar con las nuevas Ordenanzas de 1618,[85] donde en la fabricación de naves se establecía el porte para la Carrera de Indias en 624 toneladas, pues se aseguraba que si eran más pequeñas, la bodega no tendría capacidad suficiente y si sobrepasaban ese tonelaje, encontraban dificultades para entrar en algunos puertos y en la misma barra de Sanlúcar de Barrameda, al tiempo que eran más difíciles de maniobrar y en las tormentas perdían con más facilidad el aparejo.

Se procuró resolver la escasez de navíos dando entrada en la Flota de Indias a los fabricados en el astillero de San Cristóbal de La Habana en 1629, siempre que se respetase el número de toneladas establecidas, una ampliación que se hizo también en 1635 a los astilleros de los Países Bajos, donde se compraron por primera vez naves artilladas y aparejadas.

Pero no cesaban las propuestas de mejora y al respecto hay que citar al capitán Diego López de Guitián, que en 1630 propuso mejoras en la teoría y práctica relativas al casco y al aparejo en un memorial a Felipe IV, en el que también señalaba la posibilidad de construir en Indias seis galeones anuales sin costo para la Hacienda Real, empleando ciertos arbitrios. Hasta 1635, en que comenzaron las compras en Flandes, los constructores cántabros mantuvieron gran actividad y en la década siguiente hubo novedades, como la aparición de la fragata, un buque rápido y muy maniobrero.[86] Sin embargo, ya era difícil resistir la competencia de las naves europeas septentrionales y tampoco se podían completar las dotaciones con facilidad.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

España contó durante los siglos XV y XVI con la mejor y más abundante flota de barcos oceánicos de Europa y con la mayor capacidad productora de buques, sistematizada y apoyada por la corona. Por ejemplo, las cantidades que esta abonaba por el equipamiento de los navíos en Sevilla eran de 110 maravedís mensuales por tonelada y cuando empleaba navíos en sus armadas, por el viaje a las Azores pagaba 130 maravedís y 140 en el viaje a Indias.

Los hombres de mar y de los astilleros españoles fueron muy creativos y eficientes a la hora de desarrollar nuevos prototipos de buques y pusieron en marcha procesos que permitieron una

producción naval diversificada y técnicamente equilibrada, tratando de lograr una construcción estandarizada.

La calidad de la construcción naval cántabra y vasca a fínales del siglo XV está fuera de toda duda, pues jalonaba la costa una serie de astilleros donde trabajaban expertos constructores y carpinteros de ribera que, a partir de la carraca, lograron los barcos más adecuados para las grandes travesías atlánticas; en torno al 80 por ciento de los barcos que hicieron la Carrera de Indias estaban construidos en la costa cantábrica. Tal actividad constructora se mantuvo en el siglo XVI y aunque en las villas marineras cántabras existían astilleros, los más importantes fueron los de Colindres[87] y Guarnizo.

Después de la batalla de Lepanto (1571), la persistencia de la sublevación flamenca hizo que el Mediterráneo perdiera interés para Felipe II y que pasara a primer plano la necesidad de controlar el Atlántico y el mar del Norte, para lo que necesitaría una poderosa escuadra, tal y como le proponía en un memorial de 1576 Alonso Gutiérrez, pues los Países Bajos no se podrían recuperar «mientras Vuestra Magestad no sea poderoso en la mar», un convencimiento compartido por D. Luis de Requesens, que desde Flandes escribía: «No se puede acabar la guerra en los Payses Bajos si Vuestra Magestad no es superior en la mar y solo puede serlo si envía una armada desde España». Los primeros pasos en este sentido ya se habían dado por el rey, decidido a que la Hacienda Regia asumiera el costo de construir barcos al estar convencido de que los diseñados por los oficiales de la corona serían más resistentes que los de los particulares. Encargó de esta misión en 1562 a Cristóbal de Barros, nombrado superintendente de Fábrica de Navíos y Plantíos —al que nos hemos referido más atrás—, a fin de que adquiriera informes y analizara las propuestas de los particulares, al tiempo que se reforzaba la política de nuevos plantíos de roble en el litoral cantábrico,[88] concediéndole amplias facultades para que evitara talas indiscriminadas, conservara, fomentara el aprovechamiento de los mon-

tes y obligara a replantar,[89] que interviniera en todo lo referente a la construcción naval, así como en la autorización de préstamos y ayudas de la corona a los constructores (1563) y fuera el responsable de la medición y arqueo de las naves.[90]

Felipe II consiguió hacer de Guarnizo un astillero inmejorable en el canal de Solía, abrigado y con mucho agua, sin barra para salir al mar, donde construir galeones reales en serie. De acuerdo con el dictamen técnico elaborado en 1581 por la Junta de Constructores Navales de Santander y la Junta de Capitanes de Sevilla con vistas a nueve galeones de más de 300 toneladas que se construirían en 1582, Barros reunió a los 400 mejores oficiales carpinteros, que distribuyó en once cuadrillas y acopió 5.500 pies de madera de roble de los valles de Santillana y Trasmiera.

Las previsiones reales se desbordaron cuando Portugal quedó incorporado a la Monarquía Hispánica; convencido de que la oposición de sus enemigos arreciaría al ver la gran ampliación y la mayor vulnerabilidad de sus dominios, Felipe II exigió un nuevo esfuerzo, sobre todo a los astilleros de Lisboa, Cádiz, Sevilla, Bilbao y Guarnizo, pero no fueron los únicos afectados por la exigencia regia. Después del fracaso de la Armada en la jornada de Inglaterra, se construyeron otros doce galeones reales, de los que seis se botaron en Guarnizo en 1590, con portes de 690 a 1.160 toneladas.[91]

Por lo demás, en el esfuerzo naval que después de esta empresa exigió Felipe II quedó patente la capacidad de los astilleros y de los bosques cántabros, pues en 1590 la potencia de la Armada española rayaba en la capacidad existente antes de la jornada de Inglaterra de 1588. En el proceso posterior, Guarnizo irá adquiriendo importancia superior a los astilleros de su entorno, incluido Colindres, pues el de Falgote, creado en 1475, no adquiere la condición de Real Astillero hasta 1618. Situado en una posición muy protegida al fondo de la bahía de Santoña, fue atacado por los franceses en 1639 y paulatina y progresivamente perdió

importancia, trasladándose su actividad a Guarnizo, que fue concentrando también la de los otros astilleros cántabros.

En general, se puede decir que en el reinado de Felipe III la paz con Inglaterra en 1604 y la tregua con los holandeses en 1609 favorecieron la disposición de nuestra Marina, cuya situación se quería mejorar, para lo que se recurrió a un experto marino, al ya citado almirante Diego Brochero,[92] llamado a formar parte del Consejo de Guerra, quien en su *Discurso sobre la Marina* pone de relieve las deficiencias de las escuadras, la falta de consideración hacia las tripulaciones, la incompetencia y desconocimientos de muchos marineros, las irregularidades y abusos cometidos en la provisión de bastimentos, víveres, armamento y pertrechos, etc. En definitiva, exponía la necesidad de acometer una amplia reforma, para lo que se emitieron las Ordenanzas de 1607 relativas a las armadas del Mar Océano y Flota de Indias, punto de arranque de un conjunto de medidas encaminadas a la mejora de las armadas y su gente, según hemos visto más atrás.

> Gracias a las inquietudes e iniciativas de hombres como Brochero, Federico Spínola, Pedro de Zubiaur y otros, los años del reinado de Felipe III fueron la época en que se intentaron mayores y más meritorios esfuerzos para la recuperación del poder naval y político de España. Entre 1590 y 1618 la arquitectura naval española experimenta un gran avance en trazas y técnicas constructivas.[93]

En ese panorama merece atención especial el almirante Diego Brochero, de dilatada experiencia naval. Cautivo en una nave turca en 1570, fue liberado mediante el pago de un rescate. De su bolsillo y con la ayuda del gran maestre de la Orden de Malta construyó un galeón con el que se dedicó al corso, para entrar después al servicio de la corona en las escuadras de galeras de Nápoles y Sicilia. Finalizando las Guerras de Religión francesas, operó en la Provenza y en la Bretaña; se enfrentó con éxito a corsarios franceses e ingleses; en 1596 protegía la desembocadura del Tajo evitando el desembarco inglés de Howard, y en 1597 derrotó a los expedicionarios Exex y Raleigh y participó en la malograda expedición por dos fuertes temporales con la que Fe-

lipe II pretendía ayudar a los irlandeses. En 1600, actuó en dos ocasiones en las islas Terceras protegiendo la Flota de Indias y participó en la acción de Kinsale, un desembarco en Irlanda, de donde se retiraron al ver la indiferencia de los irlandeses ante su presencia y el acoso de tropas y naves inglesas.

Siendo ya almirante, fue nombrado consejero del Consejo de Guerra y recibió amplias facultades para emprender la reforma de la Armada. El 4 de noviembre de 1607, en Ventosilla, veían la luz las Ordenanzas para las Armadas del Mar Océano y Flotas de Indias a las que hemos aludido tantas veces. Para esos años, el diseño y trazado de naves abandonaba la norma «as, dos, tres» en las proporciones de las embarcaciones y se introducían reglas y normas más modernas, así como mejoras en la construcción, en la línea de lo que impulsaban maestros tan prestigiosos como los hermanos de Veas, Lucas Guillén y Juan, Pedro Gómez Verdugo y Diego Ramírez. Se trataba de la «nueva fábrica» de la que hablaba Tomé Cano y que fue incorporada a las Ordenanzas de la Casa de Contratación en 1607.

Las mejoras prosiguen en las Ordenanzas de 1613, reformando y ampliando las anteriores. «Aparte de unas proporciones más modernas en el trazado de las naves, las Ordenanzas de 1613 suprimen los "quebrados", dando al buque unas líneas excepcionalmente avanzadas para la época». Las deficiencias observadas en esas ordenanzas fueron mejoradas con las emitidas en 1618.

> Las ordenanzas de 1618 rebajan aún más el puntal o altura del casco, acortan ligeramente la quilla en relación con la manga y vuelven a introducir los «quebrados». Los «quebrados» restaban solidez al casco, pero en las naves del s. XVII eran todavía necesarios para una mejor instalación del mecanismo que accionaba el timón mediante la palanca del pinzote. Esta dificultad no fue resuelta completamente hasta que, años más tarde, el sistema de palancas del pinzote fue sustituido por el más moderno y eficaz gobernalle de rueda de timón y poleas que accionaba la caña del timón.[94]

La verdad es que la «nueva fábrica» ya se venía aplicando con antelación a la publicación de las Ordenanzas de 1607 y es posible que fuera anterior incluso a 1597, pues después del fracaso

de 1588 «los españoles se superaron y construyeron nuevos galeones»,[95] como la serie encomendada a Juan de Isasti en 1589, la de los Doce Apóstoles, uno de los cuales hundió al *Revenge* de Drake en 1591. Pero la construcción según la «nueva fábrica» tropezaba con el conservadurismo del Consejo de Indias, hasta que, por fin, lograron vencer su inmovilismo Brochero, Diego Ramírez y Juan de Veas, a los que el almirante consideraba los «mejores fabricadores de navíos de todo el reino», y las nuevas normas se incorporaron a las ordenanzas.

Pero la crisis económica —latente desde fines del siglo XVI y principios del XVII— que abocó a la bancarrota en 1627 y a una devaluación del 50 por ciento de la moneda al año siguiente (año aciago en el que la Flota de Tierra Firme cayó en manos holandesas)— hizo que la hegemonía ibérica fuera dejando paso desde las primeras décadas del siglo XVII a la actividad de los países del norte de Europa, y después de la derrota naval en la batalla de Las Dunas, de 1639, la Monarquía Hispánica renunció a controlar el mar del Norte y el Báltico a fin de concentrarse en la defensa de su Imperio y en proteger la Carrera de Indias, para lo que necesitaba un tipo de navío adecuado a tales cometidos: sólido y bien artillado, construido para durar, resistir los ataques enemigos y proteger la carga y los pasajeros. En este sentido es significativo lo que escribe Juan Escalante de Mendoza en su manuscrito de 1575, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, sobre los barcos portugueses y los que se construían en el Cantábrico:

> Los castellanos pretenden hazer naos grandes y pequeñas y de todas suertes, modos y maneras para navegar con ellas todo el mar del mundo, y que sirvan de todas las cosas juntas a que sirven las de todos los reinos y provincias [de Europa]... Pero... está verificado que las mejores naos que antiguamente se solían hazer... los mejores maestros y aderezos de madera, clavazón, brea y cáñamo que hay para esta fábrica de navíos ordinarios, es en Vizcaya y sus comarcas [el Cantábrico], y, en lo más general, allí le dan la mejor traça, quenta y medida que pueden tener para, mejor y con menos riesgo y peligro, poder navegar.

En los siglos XVI y XVII los principales astilleros estuvieron en la costa cantábrica: Orio, Pasajes, Bilbao, Deusto, Zorroza, Portugalete, Castro Urdiales, Laredo, Colindres y Guarnizo. Menor actividad tuvieron otros situados en Galicia y Asturias. En el sur se mantuvieron las Atarazanas de Sevilla[96] y pequeños astilleros en Algeciras, San Fernando y Sanlúcar. Las Atarazanas de Barcelona eran las de mayor actividad en las costas españolas del Mediterráneo, donde se construían y reparaban galeras fundamentalmente. Le seguían, aunque con menor dinamismo, Valencia y Málaga. A finales del siglo XVI y a lo largo del XVII adquirieron importancia Cartagena, Alicante, Denia, Tarragona, Tortosa, Badalona, Arenys, Mataró, Palamós, Ibiza y Mahón. En Nápoles y Sicilia se construyeron bastantes galeras al servicio de la Monarquía Hispánica. Y no faltaron astilleros en los grandes ríos, como en el Guadalquivir a su paso por Sevilla o en el Tajo en Lisboa.

En la segunda década del siglo XVII empezó la construcción en el Caribe. La Habana se convirtió en una plaza estratégica por la abundancia de madera, muy apta para construir navíos ligeros y resistentes a la broma. También había astilleros en Panamá, Campeche, Maracaibo y Cartagena de Indias. Después de la anexión de Portugal (1580), en Lisboa se construyeron barcos para la Monarquía. A veces se compraban construidos en Europa, en Sicilia o Flandes. El tonelaje —como hemos visto— varió bastante y osciló desde las 100 toneladas hasta las 1.000 y más; la capacidad estaba reglamentada, pero se superaban las disposiciones y la sobrecarga era muy frecuente. Para cubrir las necesidades de navíos, se recurría al asiento, un sistema por el que se llegaba a un acuerdo con un particular que a cambio de una cantidad de dinero se comprometía a construir un número determinado de barcos de acuerdo con las características exigidas por la corona.

Por supuesto, los barcos de guerra, los integrados en las diferentes armadas y a los que se les encomendaba la protección de las Flotas de Indias estaban artillados y las piezas con las que es-

taban dotados podían ser muy diferentes, pero se pueden clasificar en tres grupos:

Piezas de poco calibre y tiro tenso, de retrocarga: se situaban en las bordas y cubiertas de los navíos. A este grupo pertenecían los versos o medias culebrinas, los sacres o un cuarto de culebrina, los falconetes o un octavo de culebrina; esmeriles, cerbatanas, ribadoquines (de avancarga), mosquetes, sacabuches, etc. Disparaban proyectiles de hierro (pelotas y bodoques), bolardos de piedra y postas o metralla.

Armas de calibre mayor que las del grupo anterior y también de tiro tenso: se colocaban en las cubiertas inferiores y a proa las de mayor potencia. Las más habituales eran las culebrinas y los cañones; estos, los más grandes del grupo, se dividían en cañones, medios cañones y tercios de cañón, en función del calibre de los proyectiles que disparaban, que oscilaban de las siete libras a las 40; los de las culebrinas, iban de dos a 24 libras.

Armas gruesas de tiro curvo: eran piezas de gran calibre, ánima corta y disparo parabólico, situadas en las cubiertas. Pedreros y morteros eran los más generalizados. Sus proyectiles eran bolardos de piedra y bombas desde mediados del siglo XVI. Demasiado pesadas y poco eficaces, en torno a 1620 cayeron en un desuso progresivo.

Las carabelas españolas se construían en la ribera del Guadalquivir y en las atarazanas. De la Andalucía alta, por vía fluvial, llegaban las maderas para el interior de las naves y el resto de los materiales procedía del Cantábrico: madera de roble para el casco, hierro para las piezas metálicas, clavazón y ancla; de la alta Castilla llegaba el velamen y la cordelería. Tal variedad de materiales explica que también se construyeran naves en numerosos pueblos y ciudades del Cantábrico, donde había buenos carpinteros de ribera.

Los grandes navíos españoles procedían fundamentalmente de los astilleros de la cornisa cantábrica; seguían una fórmula

tradicional usada en toda Europa, conocida como la del «as, dos, tres» (a cada unidad de medida del puntal le correspondían dos de manga y tres de eslora). No obstante, no fue una regla fija, pues la evolución en la construcción de buques trajo consigo la aplicación de una serie de correcciones a esta norma con la intención de mejorar en lo posible la capacidad de carga de las naves.

En la construcción naval las fases lunares tenían importancia decisiva, pues su sucesión marcaba el ritmo de la fabricación de un navío. Una vez seleccionados los árboles por el carpintero o el constructor, se cortaban cuando la luna estaba en cuarto menguante para que la madera no tuviese mucha humedad, pues se creía que la cortada en cuarto creciente se estropeaba muy pronto, ya que la mayoría de las plantas se hinchaban en esa fase lunar. En consecuencia, se pensaba que la madera que más duraba era la que se cortaba en los menguantes de los meses de noviembre y diciembre. Por otro lado, la caída de las hojas en invierno facilitaba la elección de los árboles más idóneos y había mayor abundancia de mano de obra para la tala, mientras que el verano era una estación totalmente inapropiada porque el calor hacía fermentar la savia y se pudría la madera. En cambio, el verano era la mejor estación para construir los navíos, ya que no llovía tanto como en el invierno y los días eran más largos. Las maderas llegaban a los astilleros bajando por los ríos desde las sierras o flotando por la costa.[97]

Las maderas de roble y encina eran las idóneas si tenían la curvatura natural adecuada; igualmente se utilizaban las coníferas, sobre todo pinos. Por su elasticidad y escaso peso, el roble y el pino eran los preferidos. Los árboles del norte gozaban de gran aceptación por las buenas cualidades que les proporcionaba su crecimiento lento y uniforme. También eran apreciados el pino silvestre de la sierra de Guadarrama, Teruel, Burgos y Navarra, lo mismo que el pino negro de las sierras de Cazorla y Segura, Aragón y Cataluña. Las cuadernas de las naves menores y

las cureñas de los cañones se hacían con madera de olmo y de fresno; para el interior de los barcos y los remos se utilizaban el haya y el pinabete y el pinsapo para los tablones. Las maderas del Levante y el sur peninsulares no eran apropiadas para las naves atlánticas y desde 1593 una real cédula prohibía que fueran en las Flotas de Indias, porque la madera de pino, cuando se empleaba sin dejarla curar adecuadamente, aflojaba los pernos, expulsaba los clavos provocando que el casco se abriera y el navío se perdiera.

El barco se empezaba a construir en el astillero, en la playa, donde se hacía el armazón, y en cuanto podía mantenerse a flote en el mar era arrastrado al agua, donde se continuaba la obra hasta la terminación.[98] Para los navíos de más tonelaje era necesario preparar una plataforma de madera o grada, inclinada hacia el mar con una pendiente variable, determinada por el tonelaje del buque que se iba a construir; la plataforma, cuyo final debería entrar en el agua, se construiría en un terreno lo suficientemente sólido como para que no se hundiera con el peso del navío y su instalación no era permanente ni fija, pues el emplazamiento se elegía en una zona muy amplia, bien en la playa, bien en la orilla de un río; en este caso se tomaban más precauciones, afianzando la plataforma con estacas u obra de mampostería.

Una vez realizada la grada y la especie de cuna donde se sujetaban las maderas que irían dando forma al buque, se iniciaba la construcción del mismo, colocando la primera pieza, la quilla, de un solo madero, grueso, recto y largo, ya que debía soportar todo el peso del barco, por lo que para ella se empleaba la madera más dura; cuando el tamaño de las embarcaciones aumentó, hubo que utilizar varias piezas para hacer la quilla, uniéndolas con pernos de cobre remachados. En el momento de la colocación de esta pieza, el constructor ya debería conocer todas las medidas y proporciones del barco que se iba a construir, por lo que debería tener unos conocimientos de aritmética, aunque fueran míni-

mos. En el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, el tratado de 1611 debido a Tomé Cano, leemos:

> Para que a una nao se le den las medidas que le convienen para su buena y perfecta fábrica, y las que a menester llevar para que salga del porte que se pidiere y pretendiere que tenga, es cosa necessarisima que el fabricador o maestro de ella sea aritmético y sepa archear naos.

Colocada la quilla, en sus extremos se adosaban dos piezas: el codaste en la popa y la roda en la proa. Para trabarlas y darle consistencia a la base, se colocaban sobre la quilla los dormidos, unas piezas de madera, y sobre ellos, endentadas, se colocaban las cuadernas o costillas, unas grandes piezas curvas que formaban el esqueleto de la embarcación, para las que se prefería la madera de encina, si tenía la curvatura adecuada. La primera en ponerse era la cuaderna maestra, más gruesa, perpendicular, como las demás cuadernas, a la quilla; la curvatura que debía tener, en relación con el tamaño del casco, se establecía recurriendo a la tradición y a la ayuda de la geometría; después, se montaba la opuesta, formando una especie de U. La distancia de la parte superior de una cuaderna hasta la de la otra era la que daba la medida de la manga del barco. A continuación se colocaba otra cuaderna más pequeña, la aleta, fijada al codaste con forma de Y; una pieza de madera más pequeña, el yugo, se unía a ambos lados de la aleta. A partir de este momento, el constructor podía ir dando forma al resto del casco del buque colocando las demás cuadernas espaciadas entre sí para formar el armazón, que se fijaba a la quilla con un madero fuerte y recio, la sobrequilla.

Colocadas las cuadernas, se procedía a construir los forros, uno interior y otro exterior, formados por maderas horizontales, que se trababan sólidamente mediante acanaladuras y salientes. Comenzaba entonces la labor de los calafates, quienes con estopa y betún debían taponar perfectamente las ranuras, presionando hacia el interior de las uniones de las tablas de manera que se consiguiese una impermeabilidad perfecta. Un capataz vi-

gilaba estas operaciones antes de cubrirlas con brea y un delgado revestimiento de plomo como protección contra la broma, rematando con una fina capa de grasa hecha de pescado, manteca o sebo. Pero como estos materiales podían corroerse, se producían filtraciones, y para expulsar el agua que penetraba eran necesarias las bombas de achique. La impermeabilidad podía desaparecer también porque el calafateado no se hubiera hecho adecuadamente o por la deformación de las maderas si las empleadas no habían tenido la debida curación previa a su instalación. En tal caso era necesaria la carena, labor similar al calafateado más la limpieza exterior del casco, la reparación de las averías detectadas y la sustitución de las piezas deterioradas; era una operación que había que realizar de vez en cuando, cada uno o dos años o cuando el buque lo exigiese según las circunstancias de la navegación.

Por otro lado, desde 1514 había empezado el aforro de los navíos, es decir, la labor de forrar con planchas de plomo la parte del casco que quedaba bajo la línea de flotación para preservar las maderas de las consecuencias negativas de navegar por aguas tropicales, como la broma. Fue una innovación atribuida a Antonio Hernández, quien desde ese año, por real cédula, disfrutaba del título de emplomador de naos, retribuido con 25.000 maravedís.

El tiempo empleado en estas operaciones era aleatorio, pues dependía del clima. Cuando el peso de la parte ya construida se presumía que podía flotar, se procedía a la botadura, quitando los retenes y deslizando el barco hacia el agua, empleando hombres, palancas, tiros de mulas o de bueyes y trinquetes, si eran necesarios, recursos tanto más numerosos cuanto mayor era el buque. Esta operación debería hacerse en una sola jornada, pero no en cualquier día, pues había que tener en cuenta la influencia de la luna y la dinámica de las mareas.

Una vez en el agua, el barco se sujetaba bien y se proseguían las obras hasta terminarlo, y para ello era necesario colocar y

afianzar la arboladura, es decir, los mástiles, los masteleros y las vergas, donde se colocaban las velas, que solían ser de algodón, mientras que para las jarcias se prefería el esparto, siendo los de mejor calidad el riojano y el aragonés. Se procedía a terminar las cubiertas o cubierta, fijando la tablazón mediante clavos, clavijas y cabillas de madera o de hierro, que podían ser redondas o cuadradas. Se construían las cabinas, el puente, el castillo de proa, el alcázar de popa, etc., recibiendo la artillería en el puerto donde se encontraba la destinada a esa embarcación. Las piezas más pesadas se colocaban en la cubierta principal o primera cubierta y las más ligeras, si la nave tenía dos cubiertas, se instalaban en la cubierta de la puente, espacios que quedaban inhabilitados para la carga con el consiguiente perjuicio económico.

Había una serie de cuestiones a tener en cuenta para optimizar la nave, empezando por el tamaño, pues aumentarlo para las largas travesías exigió ampliar la arboladura, calcular la resistencia de los mástiles y estudiar el equilibrio del navío. Además del tamaño, también influían la capacidad, la velocidad, la seguridad y la defensa. De estas cuestiones, el arqueo era más importante que el artillado por sus repercusiones fiscales, económicas y mercantiles, pero ni siquiera a lo largo del siglo XVI hubo un método válido y único para el arqueo de las naves.

No resulta fácil establecer las medidas lineales y de capacidad de la época por la diversidad existente, pues con una misma denominación podían variar de una región a otra.[99] A mediados del siglo XIV el porte de los navíos castellanos se formulaba en toneles —dos pipas castellanas equivalían al volumen de un tonel y la capacidad de una pipa era de 27,5 arrobas—. Desde mediados del siglo XVI empezó a generalizarse la palabra tonelada en relación con el porte de las naves y su volumen sería el de ocho codos cúbicos, equivalentes a 1,385 metros cúbicos, cuando los codos lineales eran 2/3 de vara, es decir 53,73 cm.

> Las medidas lineales eran la vara (83,59 cm), el codo (2/3 de la vara, 53,73 cm), el palmo (1/4 de vara, 20,90 cm) y el dedo (1/48 de vara, 1,74 cm). Mucho más complicadas eran las medidas de capacidad: el barco se medía por toneladas, pero no existía una unidad singular y exacta con tal nombre y su uso se complicaba con las diferentes formas de realizar el arqueo… Su valor procedía de la pipa de Castilla; sin embargo, la cuestión se enmarañó más cuando se hizo que la tonelada no expresara el volumen real de la bodega, sino el porte oficial o porte de registro atribuido a cada nave. Un tonel o tonelada tenía un volumen de ocho codos cúbicos considerado en sus medidas, forma y capacidad del recipiente utilizado, la pipa.[100]

A finales del siglo XV y comienzos del XVI el porte de los navíos se calculaba por el número de pipas que cabían en la bodega.

> Estas pipas eran barricas o toneles de madera usados como recipientes para el transporte de mercancías… tenían una cabida diferente según las distintas regiones españolas. Las de Aragón y Cataluña medían 483 litros, las de Cádiz, 516 litros y las de Málaga, 583 litros. Pero las que más se mencionan en los documentos de la época son las llamadas *pipas castellanas*, que se fabricaban en Sevilla, cuya capacidad era de veintisiete arrobas y media, equivalentes a unos 436 litros.[101]

En el siglo XVI los cálculos del arqueo en la metrología naval española se basaban en el codo, como se ve claramente en el cuarto libro de la *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça y gobierno conforme a la altura de México* (1587), de Diego García de Palacio, el primer libro impreso en castellano sobre la construcción de navíos:

> Házese pues la qüenta de las naos generalmente por codos, que dos pies o dos tercios de vara [vara = 80 cm] hacen un codo, y por ese se qüenta y mide cualquier nao al artífice, señalando que se ha de tener tantos codos de quilla, que es el largo, y tantos de puntal que es el alto, y tantos de manga, que es el ancho.

García de Palacio se refiere al codo castellano —dos tercios de vara de Burgos o 32 dedos—, que se utilizaba en la costa atlántica, particularmente en la Andalucía occidental, pero en los arqueos del norte se empleaba por lo general el codo de ribera, equivalente a dos tercios de la vara de Burgos y un dedo, es decir, 33 dedos.[102] La uniformización de las medidas de construcción naval tenía que ser necesariamente una preocupación, pues si se aplicaban esas medidas en las zonas indicadas, los barcos

construidos en Andalucía diferían en un 10 por ciento, más o menos, de los construidos en el norte.

En Portugal el rumo era la medida básica de la arquitectura naval y equivalía a seis palmos, el espacio en que se podía colocar un tonel, y a partir de él se regulaba la construcción de los navíos de gran calado; en los restantes, se utilizaba el medio rumo, la goa, es decir tres palmos.[103] Pero los palmos no eran todos iguales.

> Los más comunes son tres: uno de geometría, compuesto por cuatro dedos, correspondiendo a cada dedo cuatro granos de cebada. Otro es el palmo común, que algunos llaman redondo, que ocupa el espacio de una mano de hombre extendida desde la punta del dedo más pequeño hasta la cabeza del pulgar. El tercero es el mayor, porque además de ocupar toda la mano, como he dicho, alcanza más porque junta el dedo pulgar por detrás hasta la primera articulación. Este se llama palmo de goa, y se miden por él los rumos, y las goas, y toda esta Fábrica nuestra.

Decir que una embarcación medía cierto número de rumos o codos poco significaba si no se indicaba qué rumo, codo o palmo se había tomado como unidad de medida. Felipe II emitió una cédula el 20 de agosto de 1590 para regularizar las medidas, estableciendo la del codo, tomando como referencia la del codo del Cantábrico, el codo de ribera, para que fuera el único que se utilizara en el arqueo de las naves, que se calculaba empíricamente y correspondía al volumen de carga útil. Las medidas que se empleaban eran la tonelada castellana o andaluza y el tonel macho del Cantábrico, que es el que se adoptó de manera general en 1590 y se le llamó tonelada, de forma que una tonelada era igual a un tonel anterior a 1590, equivalente a ocho codos de ribera cúbicos: si ese codo medía 0,57468 metros cúbicos y lo multiplicamos por 8, nos da 4,59 metros cúbicos.[104] Se intentaba así clarificar una cuestión originada por las diversas medidas existentes en las diferentes regiones españolas sobre las que informaban los tratadistas, como hizo Escalante de Mendoza en su *Itinerario de navegación de los mares occidentales*, de 1571:[105]

> ... porque diez toneladas de Vizcaya son doce toneladas de las nuestras [andaluzas]; y así va a decir de lo uno a lo otro veinte por ciento... El tamaño y medida de una tonelada de las que nosotros usamos son dos pipas de vino o de agua, o de lo que las quisieren henchir, de las de veinte arrobas y media, que se hacen en el arrabal, dicho de carretería de Sevilla, frontero al río; y a la misma medida y volumen están reducidas todas las toneladas de mercadería, de cualquier suerte y género que sean, que van en esta flota; y por esta cuenta entendemos la carga que se puede llevar y llevan nuestras naos.

El correcto arqueo de un navío era fundamental por muchas razones, empezando por «la capacidad de transporte de un determinado número de toneles; cuando no cabían toneles, se rellenaban los vacíos con pipas, siendo dos pipas iguales a un tonel. No se usaban unidades de medida inferiores... El volumen ocupado a bordo por dos pipas, de 1,5 codos de diámetro mayor y de 2,5 codos de largo, ambos codos de Castilla de 2/3 de vara equivalía a 8 codos cúbicos de ribera».

Pero el resultado que los técnicos conseguían, en muchas ocasiones, estaba en relación con los intereses de los armadores, bien para aminorar los impuestos a pagar, bien para cobrar más por su navío si era alquilado o requisado por la corona. Además, calcular correctamente el arqueo era importante para estimar la madera que era necesaria en la construcción del buque y el trabajo de los carpinteros, datos necesarios para redactar los contratos o asientos, así como para recibir las ayudas que la corona destinaba a incentivar la construcción de barcos. También era de interés para los dueños a la hora de regular los fletes, pagar las alcabalas y abonar los sueldos cuando los navíos eran alquilados o embargados por el rey.

Ahora bien, el rigor y la precisión en las medidas no existía en la época, más que nada por no ser posible definir los padrones de medida y la ausencia de rigor en aplicarlos, además de la incapacidad técnica para conseguir una fabricación estandarizada, pues en el siglo XVI si se conseguían dos toneles o dos pipas exactamente iguales, se debía a la casualidad, dadas las diferencias existentes en la fabricación, en las herramientas empleadas y en las maderas utilizadas, por lo que no tenían importancia las

pequeñas diferencias en las medidas de los toneles o de las pipas.[106]

Consciente el gremio del problema, Diego Brochero convocó en 1609 la reunión antes aludida, en la que participaron varios constructores y algunos de los mejores carpinteros y expertos andaluces y portugueses con el objetivo de establecer una pauta flexible que se aplicara a las dimensiones del buque y al tonelaje; técnicos y tratadistas procuraron establecer fórmulas que calculasen el tonelaje de los barcos sin recurrir a la medida directa. La precisión en el cálculo de la capacidad tardaría en conseguirse, dada la falta de uniformidad en la construcción, en las medidas y en los procedimientos de cálculo, por lo que se utilizaban valores aproximados.[107]

En los astilleros cántabros y andaluces se intentaba conseguir barcos que se adaptaran mejor a las exigencias de la Carrera, por lo que ensayaron la forma de distanciar los puentes a fin de poder aumentar la carga sin que se resintiera el espacio destinado a la artillería y al alojamiento. La construcción naval llegó a ser tan vital para la corona que desde 1630 regía la prohibición de que ningún artífice de navíos pudiera salir de España. No obstante, la escasez de barcos persistía y no la remedió el que se transfirieran a la Carrera 37 buques de la Armada del Océano, pues se malograron muy pronto, y en 1649 se tuvo que recurrir a contratar a la flota holandesa para que custodiara a la española que volvía de América.

Además de construir barcos en los astilleros, también se hacían en ellos las operaciones necesarias para repararlos y ponerlos nuevamente a punto. En el caso de los cascos, era necesario carenarlos, impermeabilizarlos y emplomarlos, operaciones laboriosas y caras, ya que carenar un galeón de 600 toneladas, por ejemplo, costaba 234.534 maravedís en materiales y jornales. Terminada la carena, se procedía a su impermeabilización mediante alquitrán, brea o resina de pino, caña y estopa, materiales con los que se cerraban todas las juntas. Después, se procedía al

emplomado para hacerlos más resistentes a las aguas cálidas. Todo ello suponía añadir a los gastos 30.280 reales en jornales y otros 46.886 en materiales.[108]

Igualmente, en los astilleros se revisaban las arboladuras para proceder a su arreglo, si era el caso, o preparar algunos elementos de respeto que se necesitarían en la navegación. Las jarcias de un galeón suponían un gasto de 60.000 a 70.000 reales. Un problema mayor era la sustitución de algún mástil, pues encontrar arboles adecuados en España resultaba difícil y había que traer los palos del norte de Europa. Para las velas se empleaba el pacaje, lona fuerte y resistente, fabricada en Rennes, de la que un galeón necesitaba 7.500 varas. Por lo que respecta a las anclas, cada navío llevaba cinco, de 20 a 28 quintales cada una, y varios anclotes.

EL ABASTECIMIENTO DE LAS FLOTAS

La aparición de América en el horizonte de Castilla supuso un reto naval de una entidad hasta entonces desconocida, pues para continuar lo iniciado por Colón hubo que preparar barcos, hombres y abastecimientos en grandes cantidades, además de alguien o alguna institución que supervisara la realización de todo lo necesario. En los dos lustros siguientes al segundo viaje del descubridor asumió esa función el obispo de Badajoz Juan Rodríguez de Fonseca, eficaz organizador de dicho viaje colombino, a quien los Reyes Católicos encomendaron esa tarea, que fue el comienzo de su ascendente carrera como consejero áulico para los temas indianos hasta su muerte en 1524. Fue obispo de Burgos desde 1514 y arzobispo de Rossano (Nápoles) desde 1512.[109] Su importante papel en el entorno real era reconocido por todos, pues se tenía la convicción de que él «lo gobernaba todo», y hasta uno de sus enemigos declarados como era el padre Las Casas admitía su valía como organizador, con su punto de crítica y

envidia, al decir «este Juan de Fonseca, aunque eclesiástico... era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armada por el mar, que era más oficio de vizcaíno que de obispo, por lo cual siempre los Reyes le encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron».[110]

Es cierto que en los primeros años lo que se llamaba armada era, en realidad, uno o dos barcos. La formada por cuatro navíos en 1499 al mando de Vicente Yáñez Pinzón era una significativa excepción, pues en aquellos años los términos de flota y armada se aplicaban a la fuerza formada por uno o dos buques.[111] Si bien es cierto que la labor de Fonseca brilla por su eficacia, pues viajando como diplomático por Europa puede organizar en 1494 en Andalucía la dirigida por el conde de Trevento, la «Armada de Levante» transportando más de mil doscientos cincuenta hombres para neutralizar la amenaza turca, y la de Fernández de Córdoba, las dos destinadas a Sicilia,[112] ambas superadas por la colombina de 1493, un viaje de auténtica colonización para el que hubo que reunir todo lo que necesitaban: mil quinientos hombres y diecisiete barcos, además de lo que se precisaría en la colonia que se iba a crear, desde semillas y animales domésticos hasta árboles frutales, incluidas cepas de vid y estacas de olivos.

Los Reyes Católicos dispusieron también por su real cédula de 16 de septiembre de 1494, dirigida a almojarifes, diezmeros, portazgueros, aduaneros, recaudadores y demás empleados en la recaudación de impuestos en los arzobispados de Sevilla y Granada y en los obispados de Cádiz, Málaga y Córdoba, que no cobraran derechos a las mercancías, aparejos, armas y pertrechos con destino a sus armadas adquiridos por Fonseca o sus enviados, siendo el obispo quien expedía las licencias en este sentido a los capitanes que se iban a embarcar hacia América obedeciendo las órdenes de la corona.[113]

La cantidad de barcos y viajeros fue aumentando y ya a principios del siglo XVI, en 1502, Fonseca organiza la flota encomen-

dada a Nicolás de Ovando, de 30 embarcaciones y entre 2.500 y 3.000 personas, cantidades superiores a la que también prepara en 1514, encomendada a Pedrarias Dávila, de 21 navíos y 1.500 hombres, si bien esta última dobló la cantidad inicial presupuestada, llegando a los 10.300.383,5 maravedís.[114] La puesta en marcha de una flota necesitaba abastecerse de vituallas y pertrecharse de todo lo necesario para la navegación.

Por lo que respecta a los víveres, en los primeros lustros del siglo XVI las provisiones para los navíos se las compraban directamente a los proveedores a precios similares a los imperantes en Andalucía. Los productos adquiridos era necesario manipularlos para conservarlos en unos casos y envasarlos adecuadamente en otros. Por ejemplo, el vinagre, por lo general, se adobaba con naranjas y yeso, mientras que la carne y el pescado se trataban con salmuera; este último se envasaba en pipas o boyas, como la harina y el vino, mientras que las legumbres se metían en costales o serones, la sal en fardos, y las pipas y botijas vidriadas y enceradas eran los recipientes destinados a guardar el aceite, el arrope y la miel. La distinción entre los envases y la igualdad de los destinados a un mismo producto tenía su importancia además para su conservación y su disposición en la bodega, pues los arrumadores o arqueadores eran los encargados de disponer la carga en ella y eran fundamentales en la optimización del aprovechamiento de la capacidad del buque.

Por otra parte, colocados los diversos recipientes en la bodega, donde la luz era escasa o nula y no se podía descender a ella con velas o cirios sin autorización del capitán del buque por temor a los incendios, los marineros podían localizar los diferentes componentes del avituallamiento por el tacto y la ubicación. Adquiridas las vituallas, había que llevarlas a los muelles para ser embarcadas. El transporte se hacía en carros, a lomos de caballerías y en barcazas por el río, y los precios variaban según se dejaran en la orilla del río o se recogieran en el punto de venta. No obstante, la variedad de recipientes utilizados era tal que por

las Ordenanzas de la Casa de Contratación de 1543[115] se tuvieron que reglamentar el peso y las dimensiones, formas y variedades de los cuarenta y ocho contenedores destinados a las provisiones y mercancías, que eran, básicamente, toneles, pipas, botas, jarras o jarretas, botijas (las botijas peruleras fueron los recipientes más característicos del comercio con las Indias, llamadas así por la implicación de comerciantes sevillanos en el comercio con el Perú),[116] barriles quintaleños, barricas, frasqueras (una caja de madera para los frascos de aguardiente), limetas (vasijas de vidrio antecedentes de las garrafas), cubas (para el transporte del agua), botijuelas (para la manteca), sacos y costales de tela, cajones de madera, serones y lías de esparto. Sevilla tuvo destacados fabricantes de algunos de esos recipientes, como los del barrio sevillano de la Carretería, expertos fabricantes de toneles y pipas, que fueron los referentes en los contratos que se hacían con abastecedores de vino, cuya calidad se exigía que fuera pareja con la de los recipientes que iban a contenerlo.

De las compras realizadas por la Casa de Contratación dejaba constancia un escribano, lo que entrañaba pagarle unos honorarios y los gastos de manutención y desplazamiento, lo mismo que a quienes se les encargaba realizar las compras. Tales dispendios repercutían en el encarecimiento de las vituallas antes de ser embarcadas para América, y a fin de conseguir los mejores precios las compras procuraban hacerse antes de que los mercados se encarecieran por las repentinas y cuantiosas compras que se necesitaban para abastecer las armadas,[117] algo digno de tenerse en cuenta porque los precios andaluces se quintuplicaron a lo largo del siglo XVI.[118] He aquí unas muestras indicativas de tal evolución. El quintal de bizcocho ordinario pasó de los 170 maravedís en 1519 a 680 en 1563; la arroba de vinagre, de 23,8 maravedís en 1513 a 119 en 1563; en esas mismas fechas, la de vino pasó de los 20 a los 153 y la de aceite, de 84,5 a 289.

Los precios de un mismo producto muestran grandes oscilaciones… con frecuencia se exigía que la mercancía fuera llevada hasta el puerto de Sevilla y puesta «a la lengua del agua», pero en ocasiones se

entregaba en distintos parajes, más menos distantes del lugar de origen del producto, con el consiguiente encarecimiento añadido de los fletes. Eso explica, por ejemplo, que una partida de vinagre de Cazalla fuese vendida en 1590 a 218 maravedís la arroba, «puesta a la lengua del agua», mientras que un año más tarde otra partida del mismo producto y lugar de origen, pero sin portes, solo costase 85 maravedís la arroba. Hay veces en las que el asentista suministra el producto con sus correspondientes envases; otras el factor o el proveedor de la flota se compromete a correr con los gastos del envasado, aportando los «cascos» o envases necesarios.[119]

La siguiente relación puede dar una idea bastante aproximada de los componentes del abastecimiento general de las flotas. Se trata de lo que se embarcó en las cinco naos, tripuladas por unos 235 hombres, de la expedición de Magallanes y Elcano, que zarpó en 1519 para dirigirse a las Molucas navegando hacia el oeste y que en 1522 culminaría la primera circunnavegación. Con variantes, sus componentes podemos considerarlos presentes en el avituallamiento de las flotas.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD
Bizcocho	9 y 17	Quintal y libra
Vino	415	Pipa
Aceite	475	Arroba
Vinagre	200	Arroba
Pescado seco y bastina	245	Docena
Bastina seca por pescado	18	Arroba
Tocino añejo	228	Arroba
Habas	42,5	Fanega
Garbanzos	82,5	Fanega
Lentejas	24	Celemines (2 celemines = 1 fanega)
Harina	5	Pipa
Ajos	250	Ristra

Arroz	222	Libra
Quesos	112 y 17	Arroba y libra
Miel	54 y 2	Arroba y libra
Almendra con cáscara	12 y 36	Arroba y libra
Anchoas	150	Barril
Sardina para pesquería	5	Jarra
Pasas de sol y lejía (uvas y pasas)	75	Arroba
Ciruelas pasas	200	Libra
Higos	16 y 16	Serón y quintal
Azúcar	272	Libra
Carne de membrillo	70	Caja
Alcaparra	1	Jarra
Mostaza	18	Jarra

La ración diaria, sin incluir el vino, se ha calculado en torno a unas 3.600 calorías, de las que el 4 por ciento eran proteínas y el resto, hidratos de carbono; lo fundamental era el bizcocho, que se fabricaba en todos los puertos importantes de la ruta: Sevilla, Cádiz, Cartagena y Veracruz.

Además, para cocinar se necesitaban calderas, hornos y demás útiles similares, platos, fuentes, gavetas y otros elementos de las vajillas. Hay que sumar linternas, carretadas de leña y una variada gama de elementos: cera para encerar el hilo de coser las velas y para las ballestas, grillos, esposas y herramientas diversas de hierro, aparejos de pesca, plomos para hacer las planchas con las que emplomar las costuras de las naos, etc.[120]

Otro conjunto de elementos necesarios a bordo eran los relativos al mantenimiento y reparación del buque, es decir, maderas, tablones, brea, alquitrán, anclas de repuesto, cabos, lonas,

jarcias, herramientas apropiadas para realizar las reparaciones. Y lo relacionado con el armamento del buque y de los soldados: piezas de artillería de diversos calibres, pólvora, municiones, ballestas, arcabuces, mosquetes, coseletes, yelmos, etc.[121]

El factor de la Casa de Contratación, al principio, era quien se encargaba del avituallamiento y equipamiento de las flotas, bien directamente, bien por medio de unos ayudantes si había que actuar fuera de Sevilla. Pero cuando se reguló el sistema de flotas, se recurrió a los asientos y contratas con particulares, que se responsabilizaban de surtir a las naves de los artículos contratados, según quedaba especificado en el oportuno documento, donde constaban todas las calidades de los productos y los detalles del acuerdo, incluyendo el pago aplazado.

En la Armada de la Carrera, las dos naves importantes de la Flota de Nueva España, eran contratados por los administradores de la avería —de la que nos ocuparemos más adelante—, pero cuando en ella no había fondos, la Casa de Contratación se encargaba de realizar las operaciones y la corona le recomendó con insistencia que siempre se buscasen los mejores precios en las operaciones. Esa advertencia hace dudar de que tal recomendación se cumpliese, en lo que no hay que descartar infidencias en las cuentas o fraudes, por lo que se dictan disposiciones con objeto de fiscalizar la relación de gastos e ingresos y comprobar la conducta de los funcionarios, a los que desde 1522 se les había prohibido tener barcos de su propiedad y participar en el comercio de la Carrera. Unas inspecciones periódicas trataban de descubrir las irregularidades que desde hacía tiempo preocupaban al Consejo de Indias, deseoso de normalizar la situación.[122]

Cuando en el siglo XVII la economía no era tan boyante, se recurrió cada vez más frecuentemente a los asientos, y el primero del siglo para la provisión global de la Armada fue el ajustado con Alfonso Cardoso en 1633 para la de 1643, y desde la década de 1650 Sevilla no pudo aguantar la competencia de Cádiz.[123] A lo largo del siglo XVII, la venta de oficios incidió negativamente

en la Casa de Contratación, pues aunque la remuneración de los oficiales era más bien escasa, sus oficios eran muy codiciados por las posibilidades que ofrecían de hacer buenos negocios, tanto por su implicación en el comercio clandestino como por resarcirse de los favores que podían dispensar tanto en la compra de material, vituallas y material como en la atención de intereses particulares.

La estimación del consumo

Según el destino de las armadas y del número de barcos que las componían, se hacía el presupuesto de lo que iba a costar y el cálculo del costo no era nada fácil. Como la gente de guerra que iba de escolta de las flotas era mantenida por la caja general de la avería, los comerciantes sevillanos tenían especial empeño en que los gastos fueran bajos, y cuando se fundó el Consulado en 1542, el prior y los cónsules se reunían con los oficiales de la Casa de la Contratación para estimar los costos de las expediciones en función del viaje y del tamaño de las flotas, desglosando los gastos por partidas. Al final de cada partida, un escribano público y testigos hacían constar que las liquidaciones, la mayoría en metálico, se habían realizado con acuerdo por ambas partes.

> Una interesante relación, fechada en 1578, nos informa sobre los lugares más convenientes para la adquisición de pertrechos y bastimentos «mejor y a más cómodos precios». Y aunque, tal y como se indica, aquellos estarían destinados al abastecimiento de la Armada de la Guarda de Indias, es razonable pensar que los mercados que se sugieren eran también utilizados en aquella época para surtir al resto de las formaciones navales. El País Vasco, famoso por sus ferrerías y por sus excelentes robledales, sigue siendo considerado como uno de los mejores astilleros para la construcción de los buques de la Carrera, y el principal proveedor de manufacturas metálicas, mientras que Sevilla y su área de influencia proporcionan la madera, de pino y en menor medida de roble, necesaria para las arboladuras de los barcos, además de un abundante repertorio náutico, al igual que Cádiz y Sanlúcar, para el aparejo, intendencia y abasto de las embarcaciones. Otros enclaves, de uno y otro lado del Atlántico, figuran en la lista.[124]

El avituallamiento suponía la inversión de grandes sumas por las enormes cantidades de alimentos que había que comprar en

el Aljarafe, el Condado y la bahía gaditana, que eran las áreas más tradicionales para las adquisiciones. Con el paso de los años y la progresiva generalización de las flotas, los cálculos se fueron haciendo más fáciles.

> En un galeón de la Carrera cada hombre requería 850 kilos de la capacidad de carga del barco, calculando alimentos para ocho meses y agua para cuatro. Para planificar adecuadamente un viaje a las Indias había que conocer y evaluar por adelantado el peso y el volumen de cada tonel de vino o de cada botija o serón exactamente igual que se calcula hoy día para un moderno avión comercial.[125]

Las provisiones necesarias se calculaban en función del número de hombres y de la ración alimenticia, consistente en la comida y bebida que se repartía a un hombre diariamente mientras durase el viaje de ida y vuelta, que se estimaba en ocho meses si se trataba de la navegación a Indias o cuatro si el viaje se desarrollaba en Europa. En los cálculos se tenían en cuenta las mermas que podrían producirse y las frecuentes prácticas fraudulentas cometidas por los maestres de raciones. En las travesías oceánicas el agua y la leña embarcadas podían suponer entre un 13 y un 15 por ciento de la capacidad de carga.[126] Uno de los peligros de las largas travesías era la corrupción de los víveres si estaban almacenados o envasados donde podían ser más fácilmente afectados por la humedad y las altas temperaturas. En este orden de cosas, se puede señalar que el agua se descomponía y se convertía en un líquido putrefacto; la harina, el bizcocho y las legumbres secas se agusanaban, y el vino se agriaba.

Tampoco en este particular faltaba la picaresca, pues, por ejemplo, estaba prohibido que los pasteleros sevillanos compraran la mazamorra, es decir, las sobras del bizcocho que traían las naves a su vuelta, fermentada y con gusanos, para que no la mezclaran con harina para hacer un nuevo bizcocho de calidad más que dudosa, y la repetición de tal prohibición es la mejor demostración de que no se cumplía, con la consiguiente incidencia en la sanidad.[127]

Por la necesidad de lograr precios baratos y ante el hecho de que en América eran más altos que en Sevilla, cuando las flotas invernaban en las Indias, desde España se enviaban algunos pataches con alimentos, porque resultaba más barato eso que comprarlos allí y, además, dado el desabastecimiento de las villas indianas, se consideraba mejor no cargarlas con la demanda adicional que generaba la flota. Pero aun así, un cálculo erróneo o la descomposición de los víveres obligó a realizar aprovisionamientos en América, y conforme la producción agropecuaria indiana fue creciendo, los puertos indianos se convirtieron en «auténticos centros nodrizas» de las flotas:[128] antes de que acabara el siglo XVI, Jamaica, Cuba, La Española, Veracruz y Cartagena eran puntos donde las naves se abastecían de maíz, carne de vaca y de cerdo, así como de pan cazabe, bizcocho, abastecimiento indiano que para el siglo XVII se había convertido en habitual.

2

EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE FLOTAS

La Carrera de Indias con las flotas como instrumento constituyó uno de los recursos establecidos por la Monarquía Hispánica para sostener su presencia en América y el principal medio para mantener el monopolio comercial y garantizar, en lo posible, la llegada a Sevilla de los metales preciosos americanos, tan necesarios a la Hacienda Real a fin de mantener sus intereses europeos, así como para conservar las relaciones entre Madrid y los territorios ultramarinos, a los que había que enviar funcionarios, colonos, clérigos, enseres, alimentos y géneros diversos, y de los que traer productos coloniales, exóticos en Europa, metales y toda clase de informaciones y mercancías que contribuyeran al mejor conocimiento de aquellas tierras y fueran susceptibles de reportar algún beneficio material. Sevilla se convirtió en la sede del monopolio comercial que implantó la corona y cuyo desarrollo radicó en puertos, medios de transporte y rutas de navegación.

Para cumplir estos fines, la Monarquía castellana necesitaba un puerto importante, preferentemente interior para evitar el contrabando, y situado en la ruta más corta para las Indias, o sea, en la costa su-

doeste. Solo una ciudad cumplía todas estas condiciones. La extraordinaria fortuna de Sevilla en el siglo XVI no fue, pues, un mero golpe de suerte, una oportunidad que le deparó el capricho real. Fue el producto lógico de una serie de circunstancias histórico-geográficas, y cesó cuando estas se modificaron.[129]

Pero para sostener «abierta» la Carrera de Indias no bastaban las flotas; hubo que proteger los barcos, las ciudades donde iban a hacer escala y, sobre todo, el retorno, pues era cuando se convertía la Flota de Indias en la presa más codiciada por los piratas y los enemigos de la Monarquía. Esa protección necesaria exigió un gran esfuerzo de fortificación de lugares estratégicos y de movilización de tropas para guarnecer ciudades claves en las rutas de las Flotas, como Veracruz, Cartagena de Indias, etc., y planificar una defensa naval de aquellos espacios.[130]

El sistema funcionó desde su establecimiento en 1561-1564 hasta 1783, en que desaparece al implantarse totalmente el libre comercio entre los puertos españoles y americanos.

Se ha señalado que «la coincidencia cronológica entre la fase más crítica de la guerra en el Mediterráneo y la organización del sistema de flotas y armadas en la Carrera es bastante notable»,[131] pues los últimos años de la superioridad turca en el Mediterráneo (la primera mitad de la década de 1560) coinciden con la puesta en marcha del sistema de flota por Felipe II, señalándose al respecto:

La percepción del peligro turco-berberisco también estuvo en el origen de las innovaciones navales de los años sesenta, aunque la historiografía no lo haya reconocido así. ¿Por qué? Posiblemente por la presunción de que el sistema de convoyes nació en 1561 perfectamente definido, circunstancia que pretende discutirse como errónea en este trabajo. Establecer la definición del modelo clásico de dos flotas y una Armada de la Carrera entre 1561 y 1564 o 1566 no es sino proyectar sobre los años iniciales de su proceso formativo la morfología que no adquiriría hasta su momento conclusivo, cerca de 1570. Es empezar por el final. En realidad el sistema de navegación de comienzos de los años sesenta fue concebido de un modo distinto, porque también tenía prevista la inclusión entre sus sistemas defensivos de una armada de galeras, que no fue sino la última prorrogación de la Armada Guardacostas de Andalucía, a la que la historiografía ha tenido poco en cuenta… Al haber sido olvidada, se minusvaloró también el factor norteafricano.[132]

La real cédula de 16 de julio de 1561 prohibía que marcharan a las Indias navíos sueltos y establecía que anualmente «se ha-

gan y formen en el río de la ciudad de Sevilla y puertos de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda dos flotas y una real armada... con naos para Tierra Firme y para Nueva España... la una por enero y la otra por agosto». En 1564 se emiten nuevas disposiciones que mantienen las salidas de dos flotas, la de Nueva España a principios de abril, compuesta por los navíos que iban a Veracruz, Honduras y las Antillas, y la de Tierra Firme en agosto, con los buques destinados al istmo —Portobelo y Panamá—, Cartagena de Indias, Santa Marta y otros puertos de la zona; ambas flotas deberían pasar el invierno en América y realizar unidas el viaje de retorno desde La Habana, zarpando en el mes de marzo a partir de la primera decena. En 1565 y 1566, nuevas ordenanzas completan la reglamentación, dedicando especial atención a la seguridad y defensa de los convoyes.[133] Quedó sin determinar el número de buques que debía componer cada flota, pues se establecería en función de las alternativas comerciales, la capacidad de carga que tuvieran los barcos disponibles en cada ocasión y la situación internacional por la incidencia que tuviera en la presencia de corsarios y piratas.

Desde luego, existen pruebas abundantes y fehacientes de las reiteradas infracciones cometidas contra toda esta reglamentación. La más frecuente fue, sin duda, el incumplimiento de las fechas prefijadas para las salidas y los regresos de los convoyes, y ello debido, fundamentalmente, al interés mostrado por los propios comerciantes en dilatar al máximo el intervalo entre flota y flota al objeto de provocar así la escasez en los mercados receptores y asegurarse las ventas de sus productos a buen precio. Por otra parte, la actividad pirática tampoco remitió y, en suma, las comunicaciones estuvieron muy lejos de lograr la regularidad deseable.[134]

LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA. LÍNEAS MAESTRAS

Tras el descubrimiento de América y el inicio del asentamiento y del comercio con el Nuevo Mundo, la corona estableció un régimen comercial basado en el monopolio, cuyo centro estuvo en Sevilla y los puertos aledaños a la desembocadura del Guadalquivir. La institución que organizó y canalizó el monopolio fue la Casa de la Contratación, creada en 1503 por los Reyes Ca-

tólicos y colocada bajo la dependencia del Consejo de Indias, instituido por Carlos V en 1524 y regulador de la política de colonización, mientras que la Casa se ocuparía de todas las dimensiones burocráticas del tráfico y de las técnicas de la navegación.

El establecimiento del monopolio en un puerto único se movió en una dinámica de altibajos, aunque se muestra bastante estable a favor de Sevilla hasta ser desplazada por Cádiz y promulgarse la declaración del libre comercio, ya en el siglo XVIII. Antes, en 1529, Carlos V permitió el comercio con América de otros puertos, pero el retorno de las naves sería siempre Sevilla; tal solución no fue muy duradera, tanto por el sistema de impuestos establecido para el comercio con Indias como por la necesidad de un control más eficaz de las llegadas de metales preciosos y por la imposición del sistema de flotas. Tempranamente apareció el fraude fiscal y algunos navíos no respetaron la condición de regresar a Sevilla al hacerlo a La Coruña, Gibraltar y Portugal, pero, en general, el régimen del monopolio funcionó, pues se ha calculado que en las salidas fue respetado en un 97 por ciento y en un 96-98 por ciento en la vuelta.

La escasez de productos en América favoreció la práctica del contrabando y se puede considerar que hasta la década de 1620-1630 el monopolio funcionó con normalidad y eficacia gracias a los imperativos burocráticos, pues todos los navíos tenían que pasar un registro de sus mercancías a la ida y a la vuelta ante la Casa de la Contratación, si bien en los registros no faltó la picaresca, pues los oficiales de la Casa tenían relaciones amistosas o familiares con los mercaderes, agrupados en el Consulado.

De las tasas impuestas al comercio las más importantes eran el almojarifazgo y la avería. El almojarifazgo era una tasa aduanera de origen medieval, que gravaba los productos que salían o entraban en el reino; el de Indias se creó en 1543, directamente relacionado con las necesidades económicas de Carlos V para financiar la guerra exterior. Tal vez a cambio de la imposición de la tasa se creara el Consulado de Cargadores de Sevilla. El im-

porte de esta tasa era el 5 por ciento del valor de las mercancías a la entrada en Indias y el 2,5 a la salida; Felipe II fijó el valor total de este impuesto entre el 15 y el 7 por ciento del valor de las mercancías

Otra tasa de las relacionadas con el comercio indiano fue el tercio de lonja, que sirvió para financiar la edificación de la Lonja de Mercaderes en Sevilla, del mismo modo que la avería consular se empleó en sufragar los gastos institucionales del Consulado de Cargadores, si bien la avería por excelencia fue la destinada a costear las armadas protectoras de las Flotas de Indias. La avería se pagaba en función del precio de las mercancías y variaba de unos años a otros, según las circunstancias; en años normales no superó el 6 por ciento, pero en 1631, por ejemplo, ante los riesgos del corso, llegó hasta el 31. En conjunto, el monto impositivo podía estar en torno al 15 por ciento.

En 1521 una flota de tres a cinco navíos se movía entre el cabo de San Vicente y el Estrecho para proteger a los barcos. Luego, se convirtió en la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, que escoltaba en la travesía atlántica a los navíos. Ante la persistencia del peligro que entrañaban corsarios y piratas, se prohibió la navegación de navíos sueltos y se pasó a la navegación en conserva en los años 1540, formándose convoyes, y en 1564 se consumó la implantación del sistema de flotas; dos saldrían anualmente, la de Nueva España y la de Tierra Firme o de Galeones, regresando juntas una vez reunidas en La Habana. Su funcionamiento fue muy eficiente, pues en los dos siglos que operó solo se perdió una flota, en 1628, en Matanzas (Cuba). Pero hubo pérdidas parciales debidas a los piratas, corsarios, tormentas y mal estado de los navíos.

Reformas que no prosperaron

El mantenimiento del monopolio no resultaba fácil, por lo que para optimizarlo se presentaron unos proyectos de compañías comerciales semejantes a las que ya se habían creado en Inglaterra y Holanda, pero ninguno cuajó, entre otras cosas por los intereses que su puesta en marcha iba a lesionar.[135]

Cuando en 1624 el conde duque de Olivares creó el Almirantazgo en Sevilla con vistas al comercio con Flandes, pensó también en otras tres compañías, fallidas: la de Barcelona para comerciar con Levante; la de Sevilla para América, y la de Lisboa para la India. Dos años después, en 1626, se propuso establecer una compañía de América por Manuel López de Pereira con el objetivo de sustituir al monopolio. Posteriormente, en 1665, Francisco de Salas, abogado de los Reales Consejos, planteó la creación de una «compañía armada en corso» con la finalidad de desarrollar el comercio y proporcionar defensa contra los corsarios, un proyecto que tuvo continuación en Eugenio Carnero, pero con referencia al comercio en la zona del Río de la Plata, que estaba fuera del sistema de flotas y del monopolio, de lo que se beneficiaban ingleses y portugueses. Fracasó como otros proyectos más tardíos relativos al Caribe con La Española y Puerto Rico como referentes.

En el reinado de Carlos II afloraron nuevas propuestas, como la de Manuel Lira, secretario del Despacho Universal entre 1685 y 1691, que consideraba la conveniencia de abrir el comercio americano a los extranjeros, pues su marginación les animaba a conseguir algunos emplazamientos en el Nuevo Mundo y dedicarse al contrabando. Lira proponía crear una compañía que se establecería en Sevilla o Cádiz, en la que se admitiría a todos los súbditos de la corona y a los naturales de países amigos. Confesaba que en muchas ocasiones se le había ocurrido proponer para el comercio con América una solución como la de los holandeses, pero no lo hizo por temor a que otros cortesanos y ministros lo tachasen de traidor y republicano. Señalaba que el oro constituía el origen de las desdichas y si «los ministros no tuvie-

ran ojos para verlo, ni manos para tomarlo, ni habría malversación, ni peculados, ni fraudes, ni tiranía». Un mal que no tenía remedio porque «nos falta la voluntad o la firmeza para cerrar los unos y las otras a las persuasiones lisonjeras de nuestra naturaleza desarreglada». Su exposición continuaba con los remedios que proponía, entre los que figuraban la implantación del libre comercio —«que destruiría el clandestino»— y consideraba que el gran obstáculo eran «las leyes y el Tribunal de la Inquisición», pero dio pocas pistas de cómo se haría el comercio con la Compañía, aunque sí mostrando que se realizaría desde puertos distintos.[136]

Este y otros proyectos no llegaron a salir de los despachos oficiales. Los obstáculos eran muchos: escasez de capitales y de capacidad de iniciativa de los comerciantes españoles; falta de confianza de los extranjeros hacia la Administración española y, también, implacable oposición del Consulado de Sevilla a toda limitación de su monopolio. Además todos estos proyectos copiaban los sistemas comerciales extranjeros, pero sin tener en cuenta las necesarias reformas estructurales.[137]

En 1666 la regente Mariana de Austria autorizaba a Francisco de Salas a formar una compañía armada en corso, «de manera que por medio de los navíos de esta compañía, que continuamente anduviesen en el mar, se evitasen las presas y otras hostilidades que los enemigos hacen en las costas y otras partes», pero por falta de recursos no se llevó a la práctica.[138]

En 1669, Eugenio Carnero presentaba un escrito a Cristóbal Crespi, del Consejo de Indias, quien se opuso a que se le diera permiso para levantar una Compañía sin que precediese la consulta al Consejo. En el proyecto, Carnero responsabilizaba de la ruina del comercio español a las compañías extranjeras y se mostraba contrario al sistema del monopolio.

Defendía la conveniencia de hacer el [comercio] del Perú por Buenos Aires, además del de Nueva España y Tierra Firme. A su entender el comercio de Indias adolecía de dos defectos capitales: la falta de libertad y que no entendiese en él gente experta. Exponía las ventajas que reportarían las compañías armadas y proponía unir el comercio de las potencias septentrionales de Europa con el de América, yendo los españoles allí en buques propios a permutar sus frutos con los necesarios de aquellos países… fomentando tal comercio los consulados de Burgos, Bilbao, Barcelona y Valencia.[139]

Tampoco prosperó el proyecto de Narciso Feliú de la Peña y Martín Piles, catalanes. Proponían la formación de una compañía por acciones, en la que podrían ser admitidos extranjeros. La propuesta llegó en unos momentos en que la Junta de Comercio, que había sido reconstituida en 1683, estaba interesada en considerar el problema; la propuesta catalana argumentaba que la industria española se reanimaría y pondría fin al contrabando que realizaban los extranjeros. Aunque la Junta la recomendó, el gobierno no la puso en marcha.[140] En 1687 se debatía en el Consejo de Indias el proyecto de otra compañía —la Compañía de los Países Bajos—, a la que se le daría la exclusividad del comercio con La Española y Puerto Rico, en la que podrían estar españoles y extranjeros de naciones amigas. Al cabo de una década, el proyecto se desechó.

En los años finales del siglo XVII, las propuestas y las iniciativas se sucedían sin llegar a cuajar en la práctica. Se hablaba de dar otra organización al comercio diferente al monopolio. El caso de Miguel Álvarez Osorio es representativo de la serie de cuestiones que se planteaban —muchas de ellas visionarias y poco reales— para poner remedio a los «males de España». Autor de seis memoriales escritos en 1686, en sus propuestas para solucionar la situación no podían faltar las referencias a la relación con las Indias.

> Era partidario de quitar el monopolio del comercio de América a Andalucía. Por lo menos debía hacerse también desde Santander o La Coruña. Entraba en un minucioso cálculo para demostrar lo que se defraudaba en el tráfico de Indias, estimando en unos siete millones de pesos anuales el valor de lo que se cargaba en cada buque de quinientas toneladas, y como, según los que salían cada año, importaban los géneros por lo menos ciento sesenta y ocho millones, al 20 por 100 que correspondía de impuestos, tocaban al erario treinta y tres... Hacía también otros cálculos sobre el consumo de la población en América para deducir lo que allí se podía enviar eliminando los fraudes, y lo estimaba en ciento veinticinco buques cada año.
>
> El resumen de todos los ingresos que lograría si se le dejaba actuar era... ciento veinte millones, una verdadera enormidad.[141]

Al margen de que parte del contenido de estas propuestas y proyectos tenía mucho de utópico, en la línea de los remedios propuestos por los arbitristas, sí evidenciaban una creencia de ciertos sectores de opinión que se inclinaban claramente por modificar el monopolio imperante en el comercio con las Indias, una modificación de mayor o menor amplitud, pero que en última instancia anticipaba lo que ocurriría ocho o diez décadas más tarde, cuando se implantó el libre comercio. Pero de momento, el monopolio se mantenía y el sistema de flotas siguió con un funcionamiento bastante persistente.

La dinámica

Durante casi tres siglos funcionó un sistema que tenía por objeto proteger los navíos españoles de los ataques de piratas, corsarios y flotas enemigas y mantener las comunicaciones entre Sevilla y América para llevar las mercancías de los comerciantes españoles y traer los metales preciosos americanos y los productos coloniales.

> El interés coincidente del Estado y los particulares por el control de un comercio tan remunerador para ambos convertiría a Sevilla en una de las diez o doce ciudades más importantes del mundo a fines del siglo XVI, con una población en torno a 120.000 habitantes. En el transcurso de esta centuria, Sevilla tuvo que hacer un uso creciente de sus antepuertos: Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y los puertos de Canarias. Esta área geográfica controló, junto con Lisboa, la inmensa mayoría de las relaciones de Europa con América, África, el Océano Índico y el Extremo Oriente durante el siglo XVI; y, en relación con la América hispánica, acaparó por sí sola la casi totalidad de los intercambios.[142]

En los primeros años del siglo XVI Sevilla se convierte en el puerto principal del comercio con América y después, en puerto único para enviar barcos a las Indias y recibirlos, desplazando a Palos, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. Que Sevilla se convirtiera en la sede del monopolio comercial con el Nuevo Mundo era lógico: era la ciudad más importante del suroeste de la península y contaba con un puerto seguro y una estructura comercial, finan-

ciera y artesanal suficiente para abastecer las necesidades americanas, que iban en aumento.

El monopolio indiano se basó en la creación de la Casa de la Contratación (1503) en la ciudad del Guadalquivir, una poderosa institución con atribuciones comerciales, científicas, judiciales y políticas, que conservó en gran parte después de que se creara el Consejo de Indias, pues ella era la que registraba las entradas y salidas de los navíos y convoyes hacia América, formaba a los pilotos, elaboraba las cartas de navegación y los mapas, era la receptora y emisora del correo y a ella llegaban los tesoros para la Hacienda Real. Después de 1543, la Casa funcionó en estrecha relación con el Consulado del Comercio sevillano, que recibía la responsabilidad de organizar la financiación y la defensa de las Flotas de Indias.

Durante la primera mitad del siglo XVI se va realizando una serie de esfuerzos para salvaguardar los barcos y los convoyes de ataques de piratas, corsarios y flotas enemigas. En 1512 la Casa de la Contratación trataba de preservar el tráfico indiano de ataques franceses enviando barcos de guerra a las Canarias y a partir de 1521 se protegía el espacio comprendido entre Andalucía, las Canarias y las Azores con escuadras para rechazar a los piratas franceses y berberiscos. Desde 1522 los barcos de mayor calado estaban obligados a llevar cañones para atender a su propia defensa. Algo más tarde se prohibió que los navíos zarpasen solos en los dos sentidos, de ida y de vuelta, y se empezaron a recaudar fondos para financiar una protección adecuada, además de para sostener la creciente burocracia que se iba generando. Esos fondos procederían de un impuesto sobre los cargamentos: la avería.

En 1537 salió por primera vez hacia las Indias Occidentales una real armada con el objeto de garantizar el seguro transporte de oro y plata a España; fue la primera de las grandes flotas del tesoro y constaba, incluyendo los buques mercantes, de algunos barcos, además de las gabarras provistas de velas latinas, toda ella mandada por Blasco Núñez Vela, más tarde virrey del Perú.

En el verano de 1542 envióse otra armada para conducir caudales, a las órdenes de Martín Alonso de los Ríos, la cual regresó en mayo del año siguiente. A solicitud de los comerciantes de Sevilla, en 1543

> dictáronse decretos que establecían como regla fija y obligatoria la salida de buques en flotas anuales y protegidas... y aunque tales órdenes no fuesen observadas al comienzo de modo constante, el sistema de convoyes entre España y América quedó bien establecido desde 1550.[143]

Entre 1542 y 1554, como consecuencia de la reanudación de las guerras con Francia, se adoptaron nuevas medidas, pues se estableció que cualquier expedición a las Indias tendría que ir compuesta como mínimo por diez navíos. A raíz del bloqueo de la desembocadura del Guadalquivir por la flota francesa, se interrumpió durante dos años el comercio con América; la nueva flota hacia el Caribe, en las proximidades de la isla Dominica, se dividió en dos: uno de los grupos se dirigió a Cartagena y Tierra Firme y el otro, por Santo Domingo a Veracruz, en Nueva España.

En 1554 el Consulado solicitó a la corona, y esta lo consintió, que salieran de Sevilla dos flotas al año, una en enero y la otra en septiembre, protegidas por cuatro buques de guerra con cargo a la avería: una con destino a Cartagena y Portobelo, que sería conocida como la de los Galeones; la otra, con destino final en Veracruz, sería la Flota. El sistema se puso en vigor en 1564,[144] momento en que el comercio indiano adquiere la forma que conservará hasta la Guerra de Sucesión española, iniciada en 1702.

> A partir de 1565 y 1566 se estableció que los buques que componían las flotas debían ser como mínimo diez y de gran tonelaje, número que aumentó con el tiempo, por lo que al final del siglo podían ser de 30 a 90 buques. Asimismo, se procuraba que los convoyes se agruparan en tres clases según el porte: de 100 a 170 toneladas, de 170 a 220 y de ahí a 320, fijándose un mínimo de cien toneladas para los viajes transatlánticos. Pero también, con el aumento de las necesidades económicas y comerciales, para 1587 el tonelaje se elevó a 300 toneladas como mínimo. Cabe destacar que si bien el aumento de tonelaje fue una constante en la legislación naval española, en la realidad la norma no se seguía al pie de la letra, debido principalmente a la escasez de navíos en los puertos españoles, lo que obligaba a tomar los que hubiese disponibles sin importar el tonelaje; además de que se preferían las naves de menor porte, más ligeras y de poco calado, sobre todo en tiempos en que se realizaban viajes de exploración y reconocimiento.[145]

La realidad fue que la regularidad falló, especialmente en la segunda mitad del siglo XVII, cuando todos los barcos que iban y venían en convoyes estaban protegidos por fragatas. Las fechas

de salida estaban pensadas en función de que los barcos pudieran invernar en Veracruz, Nombre de Dios y Portobelo antes de reunirse en La Habana en marzo o abril para recibir la última puesta a punto y emprender el regreso estando fuera del golfo de México antes de agosto, cuando empezaban los huracanes. Pero el respeto de las fechas estuvo afectado por circunstancias muy diversas: tempestades, ataques piráticos y corsarios, las suspensiones en tiempos de guerra y la disponibilidad o no de mercancías y barcos. Por eso, raramente se cumplieron los tiempos establecidos. La salida de la Flota de Sevilla se hizo generalmente en abril o mayo y arribaba a la ciudad andaluza en agosto o septiembre. La de Galeones, frecuentemente por la saturación del mercado, se retrasaba más de lo previsto y no salía de La Habana hasta septiembre u octubre. Es más, desde 1580 hubo una clara tendencia a que las salidas hacia América fueran bianuales por los problemas para organizar la salida antes de la vuelta del convoy del año anterior. En este panorama hay que incluir el fraude fiscal, favorecido por la connivencia de armadores y funcionarios para evitar el pago de la avería y por la existencia de una picaresca para introducir productos de contrabando, que llegaban incluso en los barcos de escolta.

A finales del siglo XVI, para controlar la entrada y salida de cualquier embarcación de los puertos hispanoamericanos se estableció la regla de que ningún bajel entrase o saliese de ellos sin permiso o en la oscuridad, a riesgo de que lo cañonearan desde las fortificaciones. Por eso, cuando un navío arribaba debía anclar fuera de la bahía y anunciarse por medio de una pinaza o embarcación menor. Cuando una flota se acercaba a la entrada de un puerto, la capitana debía seguir ciertos códigos de aviso de llegada, como realizar un disparo de cañón, si se trataba de una armada, o dos, si era una flota, en señal de que eran bajeles amigos. De esta manera, se buscaba tener un mayor control en torno a la navegación de los barcos, evitar los ataques de los piratas y prevenir el contrabando o fraudes a las arcas reales con los posibles desembarcos de mercancías fuera de orden. Con todo, esta medida en la mayoría de los casos fue letra muerta.[146]

El mando de las Flotas

Muy tempranamente, incluso antes de la creación de la Casa de Contratación, se vio la necesidad de que las flotas o convoyes

que fueran y volvieran de Indias estuvieran bajo un mando único «para que las puedan conducir con buena forma y orden militar... a quien todos obedezcan».[147] Ya la que zarpó en 1502 iba bajo el mando de Antonio de Torres como capitán general.

Durante la Edad Media las flotas de mercantes iban bajo el mando de un cabo elegido entre los capitanes de los navíos, al que todos obedecían durante la navegación y quien imponía la disciplina. Ese cabo, en las Flotas de Indias, tuvo jurisdicción militar, aunque no fuera un oficial de guerra, lo que le facultaba para juzgar y castigar a la gente de a bordo y a los piratas que capturasen, a los que podía, incluso, ejecutar. Su segundo en el mando sería un almirante, que desde 1574 sería obligatorio en las flotas junto con el capitán general. El nombramiento de uno y otro fue único para las dos flotas durante el tiempo en que ambas salían juntas, y al llegar al punto de separación el primero quedaba al frente de la de Nueva España y el segundo al de la de Tierra Firme. Cuando la Ordenanza de 1574 estableció que cada flota tuviera su capitán general y su almirante, en los casos en que navegaran juntas hubo que determinar a quién correspondía el mando. Si en principio se tuvo en cuenta la antigüedad, en 1581 se estableció que lo asumiera el capitán general de la flota que hubiera llegado primero a La Habana para emprender juntas el retorno a Sevilla.

La integración de una armada, total o parcialmente, en una flota generó problemas de prelación y de mando. La presencia de un general permanente de mar y guerra mediatizaba el mando del responsable de la flota en el plano militar, si bien conservaba plenas facultades en el régimen interno de la flota, tal como se determinaba en 1571; a partir de 1647, en las Flotas de Tierra Firme ya no se nombraron generales ni almirantes, pues lo fueron los generales de los galeones de escolta.

La Casa de Contratación era la que nombraba al general y al almirante de las flotas de acuerdo con las normas establecidas por el Consejo de Indias o la Junta de Guerra, pero desde 1561

recibieron nombramiento real. Los nombrados podían ser marinos de guerra o mercantes, armadores o particulares de importancia que viajaran en la flota, pero no podían ser propietarios ni tener participación en los buques elegidos como almiranta y capitana. A veces, era el interesado quien solicitaba el mando de una flota como concesión de una gracia real.

> En 1570 el Consejo de Indias solicitó un listado de las personas que podían servir acertadamente los oficios de generales y almirantes, y a partir de ese momento se observa un mayor intervencionismo de este organismo en los nombramientos «militares» de la Casa. Once años después, sigue siendo evidente la escasez de personas idóneas para estos puestos, sacándolas de donde se puede, y Felipe II recuerda a su Consejo la oportunidad del nombramiento de general de Tierra Firme a favor del ya famoso Pedro Menéndez (de Avilés).[148]

El nombramiento se producía cuando ya se había pregonado la preparación de la flota, y una vez aceptado por el Consejo de Indias, el capitán general se convertía en un funcionario real con funciones específicas militares y jurisdiccionales en el mar, pero en puerto se sometía a la autoridad del virrey, representado por las autoridades locales. El capitán general juraba cumplir lealmente con su cargo ante el Consejo de Indias si estaba en la corte o ante los jueces de la Casa de la Contratación si estaba en Sevilla, daba la fianza legal con la que garantizaba el acertado cumplimiento de sus funciones y se comprometía a pagar las sanciones que se le impusieren, si había lugar, en los juicios de residencia que se le pudieran abrir. Hasta 1597 el almirante hacía su juramento ante el capitán general; después esa práctica dejó de utilizarse y se convirtió en su lugarteniente y segundo en el mando.

Entre sus funciones, mientras la flota se formaba, estaban la selección de los navíos y su apresto, comprobar la competencia de la tripulación, acomodo del pasaje, el embarque del armamento, etc. Durante la navegación tendría que cumplir las instrucciones que se le hubieran dado y defender y socorrer a todos los barcos de la flota sin abandonar al que, combatiendo, se rezagase, pues de no hacerlo podría ser condenado a muerte y a la

pérdida de sus bienes. En el combate debía dar ejemplo con su conducta y animar a todos: «Debe andar siempre de proa a popa y de babor a estribor, mirando y animando a los unos y a los otros, en manera que todos vean y entiendan que él no se descuida».[149]

Para el mando de la capitana y de la almiranta, que cuentan con guarnición profesional procedente de los presidios de Málaga o Cádiz con sus propios mandos subalternos, o de unidades que se identifican plenamente con este cometido, como el Tercio de la Armada del Mar Océano o el de Galeones, se acaba requiriendo que sean marinos militares capitanes de mar y guerra, al igual que los de los galeones de escolta, a la orden de sus mandos navales habituales.[150]

Cuando el capitán general regresaba a Sevilla, se le abría un doble juicio de residencia, público y privado, de los que podía salir inculpado, incluso con la pena de muerte y la pérdida de sus bienes en casos graves. Pero si el regreso había sido sin problemas y salía absuelto de la residencia, podía suceder que el almirante de la flota se convirtiese en capitán general de la siguiente, como fue el caso de Álvaro Flores y la flota novohispana de 1581.

Las armadas de protección

La Armada de la Guardia de la Carrera de Indias era la escolta principal. No sabemos con exactitud cuál fue la fecha de su creación, pero en los años 1550 ya existía. Podía estar compuesta por entre dos y ocho barcos grandes y bien artillados. Actuaba en el espacio determinado por Canarias, las Azores y el cabo de San Vicente en misiones de vigilancia y, llegado el caso, de protección. Luego empezaron a acompañar a los navíos hasta América para ir definiéndose con la llegada al trono de Felipe II, en la escolta a los de Tierra Firme que volvían con la plata peruana, lo que hizo que se la denominara de los Galeones, mientras que la que iba a Veracruz se conoció como la Flota, sencillamente; dualidad, según hemos visto más atrás, que quedó sancionada en

1565 y que se mantendría hasta el siglo XVIII, como consecuencia de una propuesta que salió de una reunión celebrada en 1563 con pilotos, oficiales de la Casa de la Contratación y miembros del Consulado. En ella, el piloto Antonio Cortezo propuso la separación de las Flotas de Tierra Firme de las de Nueva España. Según su parecer, aquellas deberían zarpar en agosto desde Sanlúcar, llegando en octubre o inicios de noviembre a Nombre de Dios, y a su regreso, tras una escala de tres semanas en Cartagena de Indias, dirigirse a La Habana y desde allí emprender el retorno a Sevilla, donde llegarían en mayo o principios de junio. Por su parte, la de Nueva España saldría en abril para alcanzar Veracruz a finales de junio, donde permanecería ocho o nueve meses, regresando por La Habana en julio del año siguiente. Todos los presentes en la reunión fueron de su opinión y la Universidad de Mareantes envió a Madrid a uno de sus miembros para procurar que tal parecer fuera aplicado, como sucedió por la real provisión de 1564.

En cuanto a los navíos, la capitana y la almiranta, con unos doscientos efectivos de gente de cabo, eran galeones de 300 toneladas o más, artillados con ocho cañones de bronce (la Real Fundición de Cañones de Bronce sevillana sería la principal abastecedora de estas piezas), cuatro de hierro (se mantuvieron por su baratura, a pesar de tener una duración menor) y otros veinte más pequeños. La importancia de la Armada de la Guarda fue en aumento, acompañando en la ida a la Flota de Tierra Firme y en el regreso a todos los barcos reunidos, los de esta y los de la Nueva España, en La Habana.

La Armada de la Guarda de la Carrera o de la Plata contaba hacia 1620 con ocho galeones, a los que había que sumar otra serie de embarcaciones auxiliares, como urcas, pataches, tartanas, fragatas y galizabras. En esas fechas, los galeones montaban entre veinte y veintidós cañones de bronce, mientras las capitanas y almirantas armaban entre veinticuatro y veintiséis, para aumentar su dotación después de 1640 aproximadamente hasta los veintiséis o treinta cañones en el primer caso y los treinta y cuatro o cuarenta en el segundo. Las tripulaciones, por su parte, ascendían hasta un centenar de marineros, mientras sumaban otro tanto los soldados que integraban el llamado Tercio de Galeones bajo el mando de un gobernador.[151]

Los galeones de la Armada, protectores del convoy y encargados de transportar los metales preciosos, diferían de los que actuaban en el Atlántico: tenían una quilla más alargada y menor calado, es decir, presentaban un aspecto «afragatado», con un diseño especial, lo mismo que su construcción y carenado, para hacer frente a los enemigos y resistir mejor la broma y demás «agresiones» de los mares tropicales, por lo que se les revestía el casco de plomo. Igualmente, se distinguía entre los galeones de escolta, que eran barcos de guerra, y los galeones de la plata, de casco más ancho, cuyas bodegas se reservaban al transporte de los metales preciosos, pero sus cubiertas estaban despejadas de cualquier clase de obstáculos o impedimentos para poder montar el mayor número posible de cañones.

Según su tonelaje, los galeones se armaron en distintos puntos. Los que tenían entre 400 y 600 toneladas lo fueron en la costa cantábrica, mientras que para los de porte menor sería Andalucía la principal armadora. Los salidos de los astilleros del Caribe, particularmente los de La Habana, pronto gozaron de una gran aceptación tanto por su porte —sobre unas 600 toneladas, más o menos— como por la resistencia de las maderas empleadas en su construcción.

Las posibilidades de defender a los barcos aislados y a los que practicaban el comercio local caribeño eran escasas, por no decir casi nulas, pero sí se logró evitar que las flotas se perdieran totalmente, salvo la capturada en la bahía de Matanzas (1628) a manos de holandeses, que utilizaron el rico botín conseguido para costear su penetración en el Brasil y regresando al Caribe, ocupar posiciones (San Martín, Curasao, Aruba y, Tobago), pronto imitados por los ingleses, que conquistaron Jamaica, y los franceses, que ocuparon la mitad de La Española, entre otras islas pequeñas. Esa era la consecuencia del empeño español de defender preferentemente las flotas y determinadas zonas estratégicas, dejando en evidencia la vulnerabilidad de territorios «marginales».

> Desde un principio casi inmediato al descubrimiento hubo necesidad de defensa del espacio marítimo y ello dio origen al nacimiento de escuadras armadas, como fueron la Armada del Mar Océano y la Armada de la Avería, que convoyaban a las flotas de la Nueva España y a los Galeones de Tierra Firme en parte de su navegación atlántica.
>
> Según fue avanzando el siglo XVI esta defensa se vio que no era suficiente y muy pronto se estudió la posibilidad de creación de armadas con bases permanentes en los puertos indianos. Esta necesidad nació primero en las aguas del Caribe. La presencia de la Armada de Pedro Menéndez de Avilés fue un intento y lo mismo el establecimiento de las galeras en la costa de Cartagena y en algunas Antillas Mayores. Pero ni la primera, ni las galeras... demostraron que eran fuerzas suficientes.[152]

En el cambio del siglo XVI al XVII ya se había sopesado la posibilidad de situar en América algunas naves con carácter fijo y permanente para que patrullaran por las zonas más amenazadas y colaboraran con los galeones en la protección de las Flotas. En esa línea de actuación se crean la Armada de Barlovento y la del Mar del Sur.

> Tras la... efímera armada con base en Santo Domingo (que hacía pareja con otra de Sevilla), se había llegado a hablar en 1575 de otro proyecto similar que pretendía la creación de dos «armadas de Barlovento»: una escuadra de galeras surta en Cartagena de Indias y otras dedicada a la defensa de las Antillas, que podría situarse en La Habana o en Santo Domingo. Un nuevo proyecto, elaborado en 1595, contemplaba igualmente una doble vertiente: un escuadrón vigilaría las islas Canarias y otro patrullaría el Caribe entre Tierra Firme y las Antillas, cesando temporalmente en su principal función cuando los dos convoyes unidos de la Flota y los Galeones dejasen La Habana... En los últimos años del siglo XVI hubo otros proyectos igualmente fallidos... y... el abandono de otro proyecto, ahora en 1600.[153]

La creación de la Armada de Barlovento tiene lugar en 1636, aunque la idea de su creación es del siglo XVI, pues desde entonces los informes solicitados coincidían en señalar su necesidad y en cómo debía formarse y actuar:

> Se debía constituir con seis u ocho galeones, de 200 a 300 toneladas cada uno de ellos, y de que las naos capitana y almiranta fuesen algo mayores: hasta 350 toneladas cada una de ellas... su principal objeto sería esperar a las flotas a la altura del cabo Corrientes, hasta que todas llegasen a La Habana sobre el mes de abril. Cumplida esta misión se ocuparían las naos de la Armada de recorrer las costas de Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba y Jamaica en su totalidad.[154]

Pero los proyectos o intentos de creación a finales del siglo XVI y principios del XVII no prosperaron. Finalizando la tercera déca-

da, los impuestos para mantenerla se mencionan por primera vez en 1627, cuando el costo de su mantenimiento se estimaba en 48.000 ducados al año. Pero como la Armada no acaba de formarse, los impuestos dejaron de cobrarse. En 1635, los holandeses se habían asentado en Curasao y al año siguiente lo harían en Aruba y Donaire. Pero la nueva Armada tardaría en consolidarse unos cinco años,[155] siendo requerida en 1641 para su primera acción de guerra, cuando a las órdenes del almirante Antonio de la Plaza, con tres naves, derrotó a los ingleses en Río de Cañas. Un año más tarde se completaba la Armada hasta los ocho navíos. Con base en Veracruz, en San Juan de Ulúa, inicialmente se encargó de reforzar o sustituir a la Armada de la Carrera, pero sus primeras singladuras no fueron nada afortunadas, de manera que en 1643 la Armada de Barlovento, prácticamente, no existía.

No obstante, en 1644 resurgía, pues fue recompuesta con siete buques, que sumaban 2.700 toneladas y armados con 160 cañones, realizando en los años siguientes viajes de escolta de ida y vuelta a las Indias, pero el deterioro de las embarcaciones, las funciones impropias que se le encomendaron o la permanencia de los barcos amarrados en Cádiz fueron las causas de la segunda desaparición de la Armada de Barlovento. La tercera no volvió al mar hasta 1667 y zarpaba con la capitana, de 542 toneladas, la almiranta, de 547, la de gobierno —donde iba el capitán que mandaba la gente de guerra— de 412 y dos naves auxiliares, una de 50 y la otra de 120. Se le encargó la escolta del convoy del azogue desde España, haciendo una feliz travesía. La capitana y la almiranta regresaron a Cádiz, las otras embarcaciones se quedaron en el Caribe patrullando sus aguas, pero fueron derrotadas en 1669 por Henry Morgan.

La cuarta Armada de Barlovento fue puesta en marcha en 1677, formada por cinco barcos, que llegan a América para patrullar por el Caribe, evitar las acciones de piratas y corsarios, proteger a los Galeones en esa zona y transportar los situados

de México. Durante veinte años mantuvo su actividad, pero sin intervenir realmente en ninguna acción importante y experimentando numerosos cambios en sus navíos en lo que quedaba de siglo, años en los que procuró auxiliar —sin mucho éxito, que digamos— a la cercada Santa Marta, no pudo intervenir en Campeche, también cercada, tampoco impidió la instalación de los ingleses en la Laguna de Términos; colaboró en la fortificación de Portobelo, pero estuvo lejos cuando se produjo el gran ataque a Veracruz por Agramont y Graaf. Más afortunadas fueron las acciones anfibias en Santo Domingo contra los franceses durante la guerra de los Nueve Años, un éxito que no refrendó la paz de Ryswick de 1697 al dejar a los franceses la parte de la isla por la que se había estado luchando

El ocaso de la Armada de Barlovento se produjo en el cambio del siglo XVII al XVIII. La campaña de final de siglo se dirigió contra los escoceses, instalados en el Darién desde 1697, siendo expulsados por el general Andrés de Pes y el almirante Guillermo Morfi, ambos detenidos por el virrey de Nueva España cuando llegaron con la Armada, encarcelados en la fortaleza de San Juan de Ulúa y enviados a España para esclarecer su responsabilidad en la pérdida de la almiranta durante las acciones en Santo Domingo. Después la Armada languidece: durante la guerra de Sucesión española no fue más que una flotilla de tres fragatas, un patache y una balandra, que tenía que navegar en la estela y bajo la protección de la escuadra francesa. Una de sus bases principales había sido Puerto Rico. Fue costeada, en gran medida, por las alcabalas de Nueva España y no pudo impedir los asentamientos extranjeros en el Caribe, en islas abandonadas o casi abandonadas, desde donde practicaban el contrabando con las posesiones españolas.

En el Pacífico, las alarmas se encendieron con la llegada de Drake en 1578-1579, turbando la tranquilidad propia hasta entonces de aquellas aguas. Para defender la ruta que llevaba la plata peruana desde El Callao a Panamá se pusieron en práctica

algunas medidas, empezando por la construcción en los astilleros de Guayaquil de dos galeras. En 1581 ya había algunos barcos de guerra acompañando a los navíos de la plata, si bien la fecha de la constitución de la Armada del Mar del Sur sería, posiblemente, la de 1591, que es cuando ya se había formado una flota de galeones para proteger permanentemente a los navíos que llevaban la plata al istmo panameño, además de acudir a aquellos lugares de la costa que estuvieran amenazados por el enemigo. Sus barcos habían sido construidos en Guayaquil y en Puna, isla que se convertiría en el auténtico arsenal de esa Armada. Desde 1588 la formaban cinco galeones, que sumaban unas 1.460 toneladas y estaban artillados con 130 cañones, junto con varias naves auxiliares de pequeño porte. Una fuerza más bien limitada con la que tuvo que enfrentarse a Cavendish (que en 1587 capturó e incendió el Galeón de Manila antes de abandonar aquellas aguas) y a Richard Hawkins (hijo del famoso corsario, que saqueó Valparaíso, pero fue apresado con su nao en 1594).

El primer ataque del siglo XVII en el Pacífico lo lleva a cabo Van Speilbergen; la escuadra española, compuesta por cinco galeones en 1618, se dividió, marchando una parte como escolta de los galeones de la plata hacia Panamá y el resto se enfrentó a la flota holandesa para ser derrotada a la altura de Cañete. El resultado de acción tan desafortunada decidió que en 1616 se iniciara la construcción del fuerte de El Callao, donde se establecería la primera guarnición española en el Perú. El cambio de la financiación de la Armada del sistema de asiento al de administración directa se produjo en 1623.[156]

Después se presentaron en la zona el francés Jacques Le Clerck, conocido como L'Hermite, dirigiendo una escuadra holandesa (fracasó en el ataque al puerto de Arica, bloqueó estrechamente El Callao sin conseguir otra cosa que morir en su transcurso, pero la escuadra antes de retirarse atacó Pisco y Guayaquil, en 1624), y Hendrik Brouwer (que murió antes de alcanzar

el puerto chileno de Valdivia, ocupado durante siete meses por su sucesor en el mando, Elías Herckman, en 1643).

Hasta la década de 1680 no volvió a tener el litoral del Pacífico una amenaza similar a las vividas hasta ese momento. Se iniciaban entonces los años dorados del filibusterismo. En 1671 Henry Morgan cruza el istmo y destruye Panamá; a partir de ese momento, los filibusteros pudieron cruzar del Caribe al Pacífico, donde llegaron a tener una flota de más de doce barcos y desde 1685 atacaban naves y puertos, sembrando la alarma incluso en Lima en 1685 y saqueando Guayaquil en 1687,[157] sin que la Armada del Mar del Sur pudiera hacer nada para impedirlo. Ese mismo año se constituía la Compañía de Corso de Nuestra Señora de Guía. La componían dos fragatas artilladas mandadas por dos corsarios vizcaínos, que sí fueron capaces de acabar con esos ataques, dejando claro que en el umbral de la Guerra de Sucesión española la Armada del Mar del Sur no podía garantizar la seguridad de aquellas aguas y costas.

... y el comercio

A partir de la segunda mitad del siglo XVII el sistema establecido se había resentido de manera creciente, al no poder reaccionar adecuadamente a las necesidades de los consumidores y productores indianos, algo claramente perceptible a finales del siglo y comienzos del XVIII, debido en parte al número reducido de puertos americanos participantes directamente en el comercio atlántico (Veracruz, Nombre de Dios/Portobelo, Panamá, Santo Domingo, Cartagena de Indias) y al no reaccionar contra el fraude y el contrabando, que en Buenos Aires encuentra otra posibilidad para su desarrollo. La rigidez del sistema se acentuó con los consulados de México y Lima, similares al de Sevilla, unos poderosos círculos de comerciantes que controlaban la or-

ganización de las flotas y el desarrollo de las ferias de Veracruz —luego Jalapa— y Portobelo.

> El problema económico fundamental del sistema comercial de los Habsburgo era que la mercancía que necesitaban los consumidores americanos llegaba a estos en cantidad cada vez menor y a precios cada vez menos aceptables, y no solo a causa de las actitudes restriccionistas de los monopolistas, sino también porque… España ya no tenía ni la capacidad productiva ni la iniciativa para satisfacer siquiera las necesidades básicas del mercado americano…
>
> Las limitaciones geográficas al intercambio comercial directo parecían también garantizar una mayor seguridad para los barcos, al permitir… concentrar las medidas defensivas… en un número limitado de lugares clave.[158]

A la vista de lo que acabamos de exponer y en función del desarrollo comercial y de los datos que se tienen, se puede hablar de un periodo de expansión que va desde 1504 a 1550, consecuencia de las inversiones que se hicieron a raíz de la conquista de los nuevos territorios, una conquista que para mediados de siglo estaba terminada en sus núcleos básicos, el Caribe, Nueva España y el Perú. Se habían descubierto las minas argentíferas más importantes y aumentado el número de buques implicados en el tráfico atlántico, mientras los fletes se encarecían al tiempo que los precios aumentaban en general. Fueron unas décadas en las que España proporcionó a las Indias productos agrícolas, manufacturas —sobre todo, textiles— y equipamiento —especialmente para las minas y los trapiches azucareros—, lo que constituyó un estímulo para la economía española.

Esta tendencia expansiva se detiene en la década siguiente, pues por el aumento de la demanda española, por el encarecimiento de los fletes y por no haber barcos de retorno suficientes, los negocios disminuyen, además de lo que supone la amenaza corsaria francesa y la imposición del sistema de flotas, que implicaba retraso en las salidas, inmovilización del capital comercial, disminución de los beneficios de las inversiones y el inicio de las incautaciones por Carlos V de los capitales llegados de América.

A partir de 1562 se abre un nuevo periodo expansivo que se prolonga hasta 1592. La amenaza francesa desaparece al estallar las Guerras de Religión en el país vecino, el descubrimiento del procedimiento de la amalgamación aumenta los rendimientos de la plata y ello reanima la inversión de los mercaderes, aumenta el volumen de los productos que llegan de España, mejora la calidad de los navíos, al tiempo que se nota una mayor participación extranjera.

La situación se complica en la década de 1570 como consecuencia de la piratería inglesa y las guerras en el Mediterráneo contra los turcos y en Flandes contra los sublevados, que obligan a retirar de la Carrera de Indias navíos para emplearlos en los nuevos frentes. En la década de 1580 el sistema de flotas alcanza su etapa de mayor seguridad y consigue una nueva base segura en las Azores, consecuencia de la anexión de Portugal y su imperio en 1580.[159] Los años 1587 y siguientes suponen una inflexión, pues el ataque de Drake a Cádiz y la Gran Armada y sus secuelas restarán navíos y recursos a las Flotas: entre 1586 y 1589 no zarpó ninguna; hubo que recurrir a barcos extranjeros que parece que llegaron a suponer el 21 por ciento del tonelaje, subiendo los impuestos y desembocando en un estancamiento entre 1592 y 1616, si bien hay algunos repuntes, especialmente en 1608, año que Chaunu lo calificó como el «de todos los récords». A ese periodo sigue otro de recesión, muy clara a partir de 1630, momento en que todos los indicadores evidencian un retroceso que se mantiene hasta 1650-1660. Después hay una cierta estabilización entre 1660 y 1675, para iniciarse a continuación una caída progresiva que llega hasta 1715, con una gran caída en 1709, la más profunda desde el inicio del comercio indiano; un largo periodo de contracción que ha sido relacionado más que con la «era de depresión» de la América Hispana con la comprometida situación internacional, social, económica y política de la metrópoli.[160]

Para entonces se han producido cambios significativos en el comercio indiano, pues en la segunda mitad del siglo XVI la aportación de los virreinatos es de un 40 por ciento cada uno y el restante 20 por ciento es la del ámbito caribeño. En los inicios del siglo XVII, como consecuencia del agotamiento de las minas mexicanas, su participación desciende al 30 por ciento y la del Perú sube al 51 por ciento. Las exportaciones agrícolas españolas disminuyen, pues ya se producían en América cereales, vino y aceite, pero suben las exportaciones de manufacturas, procedentes en no poca parte de Europa, y América envía productos coloniales más diversificados que hacen que la plata sea el 84 por ciento del total. También hay cambios en la procedencia de los buques implicados en el tráfico indiano, pues los fabricados en los astilleros vizcaínos no son más que la tercera parte, los procedentes de Inglaterra y Holanda suman otro tanto y el resto lo proporciona la construcción naval en América, especialmente en La Habana.

En la primera mitad del siglo XVII, los barcos, el volumen del comercio y su valor disminuyen; los cargadores sevillanos sufren la elevación de los costos y la disminución de los retornos. Los holandeses están en Brasil desde 1620 y en 1628 se apoderan de la flota en Matanzas (Cuba); se incrementa la avería; faltan pilotos y marineros para completar las tripulaciones y la guerra contra Francia a partir de 1635 reclama el empleo de galeones destinados en las Flotas, lo que agrava la sublevación de Portugal en 1640; el contrabando aumenta y para 1650 los barcos extranjeros de la Carrera superan en número a los españoles; el Consulado sevillano quiebra al no poder superar el asiento contraído para asumir la avería durante tres años ante la inseguridad imperante en el sistema de flotas, que salen muy irregularmente, y los ingleses se apoderan de una parte de la de Tierra Firme en 1656 y de otra de la de Nueva España en 1657, mientras que, por temor al corso enemigo, la de Nueva España de

1656 tuvo que arribar a Santander y la de 1661 lo hizo a La Coruña.

En cuanto al número de barcos empleados en las Flotas, puede servirnos el siguiente párrafo:

> El promedio de barcos que zarparon de España a Indias entre 1590 y 1600 fue de 130 anuales. En 1607 bajó bruscamente a 37 barcos, pero en 1608 alcanzó la cifra máxima en toda la historia de la Carrera, con 200 barcos que zarparon hacia América. En 1610 también salieron flotas enormes. Entre 1610 y 1621 se produce una estabilidad moderada, con recesión en 1611-1612 y al final de la década. Entre 1620 y 1630 la salida de barcos se mantuvo más o menos normal, pero muchos eran ya costosos y antieconómicos barcos de guerra.[161]

Además, después de 1651 México tuvo dificultades para sostener una flota al año y mientras anteriormente las flotas llegaban a transportar 8.000 o 9.000 toneladas, a comienzos del último tercio del siglo se consideraba «milagroso» reunir 3.000 cada dos años. De las perspectivas que presentaba la situación por entonces puede servirnos de síntesis el párrafo siguiente:

> La decadencia del tráfico colonial en la segunda mitad del XVII no quiere decir que la economía americana, como la española, se halle colapsada. Al contrario, la economía indiana se había desarrollado por cuenta propia; habían aparecido nuevas zonas de interés al margen real de los virreinatos (área de Colombia-Venezuela; área del Plata) y en conjunto estaba rompiendo sus lazos de dependencia respecto al tráfico español. Cada vez más los criollos invierten sus capitales en América y, ante el riesgo y dificultades del monopolio, mantienen tráfico directo con holandeses y franceses.[162]

Para la corona la situación no podía ser más inquietante y la llegada de la nueva dinastía en el siglo XVIII tuvo que afrontarla. En sus medidas para reflotar el sistema se ve un progresivo deslizamiento hacia posturas más abiertas comercialmente, que cuestionan de modo creciente la viabilidad del monopolio y el dispositivo y las instituciones que lo mantienen hasta desembocar en la implantación del libre comercio, que inaugura un orden económico nuevo en la relación con América.

LA FINANCIACIÓN

Un comercio especulativo como era el que se desarrollaba en la Carrera de Indias generaba sus contradicciones, como que las remesas indianas de metales preciosos y de los productos americanos incidieran pesadamente en la estructura mercantil y financiera, pues podía verse alterada por un naufragio, la captura de un buque, la manipulación de los precios, etc. Todo podía influir negativamente, afectando a la escasa liquidez de los comerciantes en Sevilla, muchos de los cuales quebraron ante la imposibilidad de pagar sus deudas con sus colegas europeos, quiebras que podían afectar a otros comerciantes y a las compañías de seguros. Eso generó también posturas anómalas en el sentido de que algunos comerciantes que consideraban arreglada la situación después de unos años de crisis comercial, para poner a salvo su negocio, no querían hacer frente a compromisos anteriores y solicitaban la quiebra voluntariamente.[163]

Durante el siglo XVI hubo importantes bancos privados en Sevilla, de manera que hasta 1580 se desarrolló un esplendoroso periodo de la banca hispalense. Junto a los hombres de negocios se encontraban los prestamistas usureros y algunas instituciones, como el Consulado de esa ciudad.

> Medios de crédito, cambio y pago —ya presentes en el siglo XVI— ven crecer su importancia en el comercio indiano. En la Carrera de Indias todo el mundo vivía del crédito, desde el gran comerciante al modesto cargador. Estas fórmulas fueron suficientes para mantener el ritmo de los negocios en un sistema monopolístico y enormemente remunerador... Sin embargo, el sistema adoptado tenía sus inconvenientes.[164]

Veamos esas fórmulas, empezando por el comerciante-banquero, cuyo capital podía estar constituido por el crédito, de manera que con un pequeño capital mantenía una gran actividad de mercancías y valores, pudiendo acudir a la letra de cambio y a una sociedad mercantil para conseguir el dinero que necesitaba en sus inversiones y actividades, como medición de pagos y cobros, cambio de moneda, depósito fijo de caudales particulares, venta al fiado y préstamos a riesgo.

En la Carrera abundaban las asociaciones mercantiles, colectivas de nombre y en la gestión personalistas —la condición de socio no era transmisible— y de responsabilidad ilimitada —su característica fundamental—. Los comerciantes repartían sus riesgos acudiendo a otros comerciantes, a los que podían estar unidos familiarmente. Las más modernas compañías por acciones estuvieron vinculadas a las compañías privilegiadas del siglo XVIII, en cuya segunda mitad fue cuando aparecieron las sociedades privadas por acciones relacionadas con la actividad aseguradora.

El préstamo a riesgo —que no se debe confundir con el seguro marítimo— fue fundamental en la Carrera de Indias; recurrió mucho a él el capital extranjero para participar en el comercio colonial sin una intervención directa y obtener grandes beneficios, pues sus intereses eran muy altos. El cosechero acudía a este recurso para dar salida a su producción agraria. También lo empleó el comerciante, que de esta forma anticipaba la mercancía o el dinero y daba salida a lo contenido en su almacén.

Por último, la letra de cambio fue ampliamente utilizada: para transferir fondos a otra ciudad donde se necesitaban; prestar dinero por un tiempo y a cierto interés; especular aprovechando las diferencias de curso de unas plazas a otras, convirtiendo los resultados de una operación mercantil en letras de cambio pagaderas en otra plaza de mejor curso. Incluso se utilizaba para pagar el déficit de la balanza comercial, aprovechando las relaciones de Sevilla y Europa y la reexportación legal o ilegal de caudales americanos a otros lugares europeos.

La conexión del monopolio, la dependencia de las remesas de metales americanos, la fiscalidad obsesiva de la corona para mantener sus ingresos y la financiación compleja y variada por los recursos que empleaba para aumentar sus beneficios constituyeron el entramado sobre el que descansaba la Carrera de Indias.

LA PUESTA A PUNTO DE LAS FLOTAS

En principio, la preparación de las flotas correspondía a los oficiales de la Casa de la Contratación, especialmente al factor, que siguió conservando su importancia aun después de que la Casa dejara las funciones mercantiles iniciales. Él siguió siendo el responsable de las compras y el embarque; gestionaba la adquisición de las mercancías y productos que era necesario enviar a las Indias y se hacía cargo de las que llegaban, salvo de los metales preciosos, perlas y joyas, cuya recepción era misión del tesorero.[165] El factor se vio liberado de lo relativo a la artillería, jarcias y otros efectos cuando, más adelante, se crearon otros cargos: el de tenedor de bastimentos y pertrechos y el de proveedor general.

El cargo de proveedor general de Armadas y Flotas de Indias se creó en 1588 y su primer titular fue Antonio de Guevara, del Consejo de Hacienda. Estaba bajo la dependencia del presidente y oficiales de la Casa. Asumió funciones del factor, pero no podía hacer compras sin la autorización de aquellos, tal como quedó claramente determinado por una real cédula de 1615, resolviendo las disensiones sobre las funciones y preeminencias que debía disfrutar el titular de dicho cargo, que quedaba desde entonces inequívocamente supeditado a la autoridad de los oficiales de la Casa. Desde finales del siglo XVI, las atribuciones del proveedor general quedaron recogidas en las ordenanzas, donde se determinaba que el dinero destinado a las compras lo libraría él, que contaría con la ayuda de tres ayudantes, cuyos salarios se pagarían con fondos de la avería. Contratadas las tripulaciones y calculada la duración del viaje, el proveedor general procedía a las compras necesarias, y dada la amplitud de las cosas necesarias para las expediciones, que desbordaban la capacidad de un hombre solo, se le autorizó a nombrar hasta cuatro ayudantes o comisarios, que se encargarían de realizar las compras cuyo importe no superara los 300 reales.

Por otro lado, en cada flota viajaban un proveedor, un contador y un veedor, que en la Flota de Galeones tenía el título de veedor general y dependía de un nombramiento real a propuesta del Consulado, pero recibía de la Casa de la Contratación o del Consejo de Indias las instrucciones concretas para el desempeño de su oficio, las primeras de las cuales son de 1594 y en las Ordenanzas de la Armada del Océano de 1633 se le atribuye como competencia principal procurar el beneficio de la Real Hacienda, facultándolo para vigilar el exacto cumplimiento de las obligaciones de los oficiales y mandos de la Armada.

Hubo un veedor para la Armada de la Carrera, otro para la Flota de Nueva España y un tercero para la de Tierra Firme; más tarde se crea el de la Armada de Barlovento y se suprime el de la de Tierra Firme al fusionarse con el de la Carrera. El veedor estaba obligado a supervisar junto con el proveedor la compra de cuantos efectos fueran necesarios, que anotaría en un libro de registro, y debería estar presente en las operaciones de subida a bordo de cuanto él hubiera comprado, ya fueran bastimentos, pertrechos o municiones, evitando que se introdujeran mercancías no registradas, y podía disponer cómo debían colocarse en las bodegas.

En aras de la mejora de la organización de las flotas se pusieron en marcha algunas iniciativas que no tuvieron mucha vigencia. Hacia 1580, Felipe II creó el Tribunal de Flotas, una junta que asumiría cuanto tenía que ver con el despacho de las expediciones y estaba compuesta por el capitán general, el almirante, el contador, el veedor, el pagador y el proveedor y tenedor de bastimentos; a ciencia cierta no sabemos cuánto duró, pues se ha apuntado una existencia intermitente. También funcionó unos años la Junta de Avería, creada por Felipe III en 1608, atendiendo a las quejas del Consulado sevillano por el descenso del tráfico y, en consecuencia, de sus beneficios; la componían, por parte de la Casa de la Contratación, el presidente, el fiscal y los oficiales, y con ellos, el prior de la Universidad de Mercaderes y

el general de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Fue suprimida en 1631.

También de principios del siglo XVII, de 1605, data la creación de la Junta de Guerra y Armada de Indias, que fue la receptora de los preparativos y despacho de las flotas; en realidad, era una comisión del Consejo de Indias y su funcionamiento dejó mucho que desear. Ya en el siglo XVIII, Felipe V, en 1717, creaba el cargo de intendente general de Marina y superintendente del Reino de Sevilla para José Patiño, que asumía funciones importantes que antes correspondían a la Casa de la Contratación (de la que Patiño también era presidente; en 1754, ambos cargos volverían a separarse definitivamente), como eran la construcción de navíos y las labores de mantenimiento, la compra de víveres y armas, el control de las cantidades para el pago de las tripulaciones; también debía atender el abastecimiento de los arsenales de artillería de toda clase de pertrechos y la conservación de los montes públicos y privados.

El Consejo de Indias actuaba como fiscalizador de las cuentas de la Casa de la Contratación, donde debían llevarse unos libros en los que figurasen las cantidades libradas y cobradas, dejando constancia de en qué se invirtieron y quién las percibió. Las partidas las anotaban los escribanos en los libros de cuentas, haciendo al final de los mismos los totales de los ingresos o *cargo* y de las libranzas o *data*; entonces eran revisados por los oficiales, quienes señalaban los errores que hubieran advertido y los ratificaban con su visto bueno.

A partir de las Ordenanzas de la Casa de la Contratación de 1510, los libros que debían llevarse y su contenido quedó claramente especificado: en uno se debían consignar las disposiciones de la corona relativas a Indias; otro estaba destinado a los bienes de difuntos; en un tercero se consignarían las cuentas remitidas por las autoridades en Indias; uno más para dejar constancia de las licencias concedidas a los pasajeros que iban a América, y en otros se anotarían los objetos almacenados, dife-

renciándolos por clases, que se utilizarían para futuras expediciones.[166]

Cuando debía zarpar una flota de cualquier naturaleza, comercial, militar o mixta, se ponía en marcha una compleja maquinaria burocrática en la Casa de la Contratación, pues esa era una de sus principales competencias y en determinados momentos le iba a exigir una intensa actividad. Además, entraban en acción servicios variados y la colaboración de los proveedores, que eran contratados por cierto tiempo. Pertrechos y bastimentos se iban acumulando en las atarazanas o en las mismas dependencias de la Casa hasta ser embarcados. Una vez a bordo, actuaban los visitadores para revisar los navíos y ordenar el desembarco de los objetos más pesados o la sobrecarga, así como los pasajeros no autorizados o que excedían el cupo permitido. Las mercancías descargadas quedaban depositadas hasta un próximo viaje y custodiadas por tres llaves en las atarazanas sevillanas, cuyos locales acabaron siendo insuficientes y hubo que alquilar otros en el barrio de San Telmo; lo mismo sucedió en Cádiz y Puerto Real, teniendo que arrendar depósitos temporalmente.

Las previsiones se realizaban para un viaje de ida y vuelta, es decir, para ocho meses, e incluían el tiempo en que los barcos permanecerían en los puertos americanos. Tales previsiones entrañaban un gran y costoso equipamiento de víveres, efectos navales, medicinas, géneros diversos, armamento y sus municiones y tripulaciones.

> A partir de los años ochenta del siglo XVI las salidas hacia América superaban frecuentemente los cien barcos anuales y ello significaba contingentes de marinería de alrededor de 5.000 hombres… el apresto de grandes armadas significó la tarea más compleja a la que los Estados Modernos deberían enfrentarse y uno de los apartados más problemáticos era reunir tripulaciones expertas suficientes… No creemos que en la España del momento existiese ninguna empresa concreta que necesitara reunir tal cantidad de mano de obra, y tan solo la movilización de grandes ejércitos podía superar en número a estas concentraciones de gente de mar.[167]

La dinámica comercial con Indias no era continua y esa intermitencia lo fue de manera creciente hasta el punto de que a veces pasaron más de dos años e incluso más tiempo sin que saliera una flota, como sucedió de 1684 a 1697, en que solo salieron tres. Por ello, a periodos de intensa actividad seguían otros de calma completa, un ritmo que repercutía en la Carrera, pues en los periodos de inactividad los cargadores trabajaban para buques de otros destinos o procedencias y capitanes y maestres tenían que esperar a que acabaran las faenas en el campo para poder completar las tripulaciones.[168] La excepción en ese panorama de altibajos laborales la constituían los carpinteros y calafates, siempre tan escasos como necesarios, por lo que su trabajo se había encarecido hasta el extremo de tener que ser regulado en 1618, estableciendo la remuneración para estos profesionales de Sevilla, Cádiz y el Puerto de Santa María en un jornal de algo menos de ocho reales y la comida, pero fue algo que no se respetó, ya que la escasez de unos y otros los convertía en muy necesarios, pudiendo imponer ellos sus exigencias salariales y trabajar al ritmo de su conveniencia. Especialmente deseados eran cuando confluían varias flotas al mismo tiempo y todas ellas con urgencia de hacerse a la mar. Entonces los mandos de esas formaciones navales se los disputaban y no reparaban en pagar los altos salarios que exigían.

El aprovisionamiento de las flotas dependía en gran medida…

> … del abasto de Sevilla y su extenso traspaís, convertido a partir de ahora en la gran despensa americana. Una despensa que a veces se vaciaba con demasiada rapidez por las inevitables crisis coyunturales y por las graves deficiencias estructurales que desde hacía años aquejaban al agro andaluz, incapaz de satisfacer la demanda que una población en vertiginoso ascenso reclamaba, y mucho menos ahora que se abría un nuevo y desabastecido mercado al otro lado del Océano al que Sevilla, designada por la corona para servir de nodriza, tendría que alimentar a duras penas.[169]

El factor de la Casa y el proveedor general estaban autorizados a embargar cuanto necesitasen para el abastecimiento de las armadas, salvo si se trataba de frutos de la Iglesia. En épocas de escasez o de hambrunas en que escaseaban los alimentos no fal-

taron problemas entre la Casa y el municipio sevillano, que se resistía a que sobre el cereal disponible tuviera prioridad el abastecimiento de las Flotas.

En el siglo XVI Sevilla se abastecía de cereales procedentes de los campos de Alcalá de Guadaira y de otros muchos del entorno y las proximidades, incluida la región del Alfarache, pero también tenía que recibir grano de Sicilia, Nápoles, Berbería y otros puntos del Mediterráneo y hasta de Flandes y Bretaña.[170] Los principales productos que la ciudad suministraba a las flotas eran los de la trilogía mediterránea, trigo, aceite y vino; el queso procedía generalmente de Canarias, Alemania y Flandes; el pescado fresco (lampreas, truchas, rodaballos, lenguados, atún, calamares, etc.) se compraba en el litoral de Cádiz y Huelva; el pescado salado (pescada, pulpos, bacalao) llegaba de Galicia y de Irlanda; la sal se conseguía en el litoral del sur atlántico. El cerdo y sus derivados de la Sierra de Huelva ya gozaban de fama, pero también fue preciso importar del extranjero al aumentar la demanda. El bizcocho era uno de los elementos principales en la alimentación de las tripulaciones; todo lo relativo a su compra y elaboración estaba minuciosamente reglamentado; la importancia de este elemento convirtió al gremio de los bizcocheros en un poderoso grupo, pues fabricar las ingentes cantidades necesarias para alimentar a miles de hombres a lo largo de varios meses exigía un alto nivel de organización.

El vino era otro de los elementos claves en la alimentación de las tripulaciones y pasajeros; el proveedor contaba con los trastes —comisarios dependientes de él—, que acudían a las bodegas para la compra del vino, probando las pipas y desechando el que no fuera de buena calidad. Obligación del veedor era inspeccionar todos los productos y mercancías para comprobar que respondían a las cantidades y calidades exigidas.

Todos esos productos, a lo largo de la navegación, serían los componentes de las raciones de los marineros, cuyo costo a finales del siglo XV estaba calculado en 12 maravedís diarios, que en

1566 había ascendido a 34 y en 1588 a un real y medio, costo que se mantendría hasta final del siglo. Si referimos ese importe al alza de precios, veremos que mientras estos se quintuplicaron en ese tiempo, la ración fue siempre por detrás.

Iniciada la navegación, por el maestre de raciones y el despensero —que era el único que tenía la llave de la escotilla de la despensa— se iban distribuyendo las porciones correspondientes, mientras el escribano anotaba el reparto, para el que se empleaban las pesas y medidas debidamente autorizadas y selladas a fin de evitar fraudes.

DE LOS BARCOS AISLADOS A LA NAVEGACIÓN EN CONSERVA

Desde el mismo momento del descubrimiento de América y la progresiva implantación española, la comunicación con el nuevo continente, el establecimiento y desarrollo comercial y su defensa fueron inexcusables. A medida que avanzaba el asentamiento español en las tierras recién descubiertas y se normalizaba su control, se edificaban ciudades, se establecían las comunicaciones con España y cristalizaba el peligro de ataques a los puertos y a los barcos que cruzaban el Atlántico hacia el este sobre todo.

En los intereses de la Monarquía, la principal atención radicaba en las flotas. No en vano desde fines del siglo XV se habían definido tres espacios geoestratégicos distintos, que la corona tenía que atender con barcos y planteamientos diferentes: el espacio mediterráneo, activo desde el reinado de los Reyes Católicos por las empresas en Italia y en el norte de África; el cantábrico, de larga tradición económica por la exportación de la lana castellana y que alcanzará una nueva dimensión como consecuencia de las guerras de Carlos V contra Francia, y el ultramarino, que va reclamando atención desde el inicio de la conquista de las islas Canarias y potencia el descubrimiento de América, cuya impor-

tancia para los intereses de la Monarquía como evidencia el progreso de los descubrimientos, de las conquistas y la implantación de un sistema administrativo y económico.

Para atender las necesidades y defender los intereses en juego en cada uno de esos espacios, Carlos V creó un dispositivo de diferentes armadas, colocadas en lugares estratégicos de los espacios señalados, que estaba llamado a tener un gran predicamento y constituyó la base de lo que sería el dispositivo naval español hasta el siglo XVIII,[171] en que ese mosaico de armadas es unificado y convertido por Felipe V en la Real Armada.

El mantenimiento de tal dispositivo naval exigía barcos, hombres y dinero. Por lo que se refiere a los barcos, tanto en el Mediterráneo como, sobre todo, en el Atlántico, la navegación se desarrollaba, por lo general, desde marzo/abril hasta octubre/noviembre. El resto del año los navíos se acogían a un puerto para invernar, ser carenados y reparados para que en primavera estuvieran dispuestos a salir de nuevo a la mar, no dudando la corona, si lo consideraba necesario, en recurrir a los asientos o al embargo de los barcos disponibles de los particulares. Parte de la marinería se mantenía vinculada a los navíos durante la invernada para colaborar en los trabajos de la puesta a punto y se completaba la tripulación contratando a los que faltaban cuando iba a empezar la temporada naval. El dinero se reunía bien por aportaciones directas o indirectas de la corona —especialmente en el Mediterráneo—, bien con aportaciones de los particulares, gracias a la avería, aplicada en las relaciones con América y de la que nos ocuparemos más adelante.

El sistema naval establecido por Carlos V y mantenido por su hijo Felipe II constituía un mosaico de armadas «estables» y otras más o menos ocasionales, formado por las armadas de Vizcaya,[172] la Guardacostas de Andalucía, las de Galeras de España, de Nápoles, de Sicilia y de Génova, las Guardacostas de Levante y de Cataluña, la de la Guarda de la Carrera de Indias y la del Caribe, de vida más bien intermitente.

El sistema, pese a todo, resultó eficiente, pues la organización en armadas y por espacios no impidió la colaboración entre ellas y su refuerzo con la colaboración de los particulares. En el Mediterráneo, por ejemplo, a partir de 1527 es muy frecuente la cooperación entre las galeras de las escuadras ubicadas en ese espacio marítimo, cosa que ocurría no solo cuando se preparaba una gran campaña, como sucedió en 1536, al invadir el emperador la Provenza francesa, sino también en otras ocasiones no tan importantes.

Unos casos nos pueden servir de muestra sin necesidad de profundizar más: en 1527 Rodrigo de Portuondo, de las Galeras de España, acudió en ayuda de Andrea Doria y este, en 1531, hizo lo mismo con unas galeras de don Álvaro de Bazán *el Viejo* para que pudieran alcanzar el puerto de Málaga; en 1554, al saberse la presencia de flotillas corsarias que esperaban a la Flota de Indias, se dio orden de que parte de la escuadra de Bazán, algunas naves de la de Vizcaya y la Armada Guardacostas de Andalucía se reunieran en la Azores en espera y protección de la Flota. Igualmente significativa sobre la coordinación existente entre las armadas de galeras fue su reunión con las de Florencia y las de la Orden de Malta, en 1556, al conocerse las intenciones turcas y berberiscas de conquistar Orán. Por otro lado, titulares de señoríos litorales aprestaban barcos por su cuenta para defender las costas en ocasiones que entrañaban gran peligro y lo hacían con el beneplácito de la corona, pues esas iniciativas la beneficiaban.

A principios de 1530, una real cédula ordenaba a las justicias andaluzas favorecer la llegada de carpinteros y calafates a trabajar en la construcción de las dos galeras que preparaba el duque de Arcos para luchar contra los moros. Un caso parecido es el del duque de Calabria, que en 1540 preparaba unos navíos para enfrentarse a los berberiscos. A todo esto hay que añadir las naves que aprestaban algunos nobles para que se unieran a las armadas reales por contrato y pago de unas cantidades.

En suma, cuando se iba a realizar alguna expedición militar o comercial, en función de la entidad del proyecto se reunían flotas, bien al completo, bien sumando navíos de unas y otras e incluso de particulares por asiento o requisa; se juntaban hombres y recursos recogiéndolos donde existieran y dotando a quien iba a estar a su frente de unas instrucciones que dejaban claro el objetivo a alcanzar, pero permitiéndole gran capacidad de acción, pues se tenían en cuenta dos realidades: la inmensidad del mar (que puso de relieve, entre otros, Luis Sarmiento en 1540, en una carta al emperador en la que decía que «la mar era tan larga, que aunque se armasen mil naos era por demás pensar de poder estorbar que los franceses no enviasen sus armadas a donde quisieren») y la conveniencia de que los responsables de las armadas resolviesen las situaciones que se presentaran en el transcurso de la operación por su propia iniciativa y experiencia (Andrea Doria manifestaba en 1560 los muchos y graves problemas que se habían derivado de que los capitanes no quisieran actuar de forma que no estuviera prevista en las instrucciones que recibían).

De la misma forma que otros espacios pertenecientes a la Monarquía y su entorno marítimo contaron con armadas de protección, según hemos visto, también en América las hubo,[173] como la Armada del Caribe, cuyo nacimiento se debe al generalizado estado de indefensión de aquel espacio, según ponen de relieve quejas y peticiones de las autoridades de los territorios centroamericanos. Indefensión que evidenciaban los corsarios que se presentaban en aquellas aguas y cuyo número fue en aumento desde principios del siglo XVI.

En el cambio de siglo, entre 1499 y 1502, tienen lugar los denominados viajes andaluces, menores o de rescate, coincidiendo algunos con el tercer viaje colombino, cuya realización se debió al deseo de los reyes de liberarse del gasto de la organización de las expediciones de exploración y colonización, permitiendo realizarlas a los particulares que lo desearan mediante una capitula-

ción con la corona,[174] como veremos más adelante. El control de la corona se flexibiliza más en 1504, cuando abre el comercio indiano a los castellanos. Ambas medidas contribuirían a una mayor difusión de lo que sucedía al otro lado del Atlántico y de las riquezas indianas, noticias que serían un claro reclamo para los corsarios, aunque no son muchas las que tenemos sobre ellos en las primeras décadas del siglo XVI,[175] pero no faltan referencias indirectas, que se desprenden de los informes y peticiones que llegaban a Castilla desde América, donde hay algunas iniciativas tempranas, como la de Nicolás de Ovando, que en 1505 construyó una torre en Santo Domingo.

Hasta 1539 no se levantaron las primeras fortificaciones de La Habana, muy elementales, pese a que en esa década los corsarios ya tenían información sobre la salida de las flotas, la escolta que llevaban y la situación de indefensión generaliza que existía en las posesiones españolas, aunque en relación precisamente con las flotas ya se habían tomado algunas medidas, entre ellas, la creación de la Armada del Caribe, de la que se ha señalado el año 1543 como el primero en que se empieza a pensar en la puesta en marcha de las armadas costeras,[176] cuya aparición otros retrasan a la segunda mitad del siglo.[177] Lo cierto es que en los inicios de la década de 1550, en este particular, la situación no había mejorado gran cosa, recurriendo al apresto de algunos buques cuando la presión o la amenaza corsaria se dejaba sentir, como ocurrió precisamente en 1552, en que se armaron cuatro navíos, que permanecieron activos hasta 1557.

En otras ocasiones, las autoridades de las islas no esperaban las instrucciones de la Audiencia de Santo Domingo y armaban por su cuenta algún navío, como sucedió en Cuba en 1538. Ocasionalmente se enviaba alguna armada desde Sevilla para que defendiera las costas de La Española, como se hizo en 1556, manteniéndose activa desde mediados de 1557 hasta mediados de 1559.

Todo ello indica que la Armada del Caribe parece que careció de continuidad y que se aprestaba ocasionalmente. El intento de convertirla en permanente que se sopesaba en 1572 no se convirtió en realidad, pues en 1576 se solicitaba la puesta en servicio de cinco galeras[178] en La Española, cuatro en Cuba, una en Puerto Rico y cinco más en Tierra Firme, pero su eficacia debió de ser limitada.[179]

En 1578 se ordenaba la formación de una armada con dos galeras y una saetía para la defensa de Tierra Firme, cuya base sería Cartagena de Indias. Así nacía la Armada de Tierra Firme, que seguía activa diez años después. La incursión de Drake en el Pacífico en 1578 suscitó la demanda de protección en aquellas aguas y se decidió que dos galeras protegieran la costa desde Panamá hasta Lima, y no sería hasta 1591 cuando esa fuerza se ampliara dando origen a la llamada Armada del Mar del Sur,[180] compuesta entonces por seis galeones y unas fragatas, y manteniéndose operativa, con efectivos variables, hasta el siglo XVIII, con su base en El Callao. En cuanto a la Armada de Barlovento, pese a los informes existentes desde finales del siglo XVI, no aparece hasta el XVII, precedida de la creación de alguna fuerza naval de escasa entidad y corta duración.[181]

Protección y defensa eran los objetivos que se perseguían con la serie de iniciativas y realizaciones que acabamos de ver, unos objetivos que también afectaron a las Flotas de Indias y a las relaciones con América, cuyo funcionamiento exigirá una atención y un perfeccionamiento desde el mismo descubrimiento de América, que culmina, en cierto modo, con la implantación del sistema en 1561 y que perdurará hasta el establecimiento del libre comercio entre los puertos españoles y americanos ya en el siglo XVIII.

A medida que progresaba la penetración en América fue necesario regularizar las relaciones con las comunidades que nacían allí. El arcediano de Sevilla —luego obispo de Burgos— Juan Rodríguez de Fonseca, capellán de la reina y consejero de Casti-

lla, fue nombrado administrador de «los asuntos de las Indias», pero su gestión desde la corte y la existencia del sistema que se recogió en las Capitulaciones de Santa Fe con Cristóbal Colón no iba a ser muy eficaz. En pos de una mayor eficiencia, se emitió la real cédula de 1495 que, por un lado, recortaba los privilegios concedidos a Colón y sus descendientes y, por otro, modificaba la política descubridora al establecer que desde ese momento las empresas que se organizaran las dirigirían y financiarían sus promotores y también se otorgaba a los particulares la explotación directa de las nuevas tierras bajo el control de la corona.[182]

El sistema a fines del siglo XV se aplicó mediante los «viajes de descubrimiento y rescate andaluces»[183] ya aludidos, realizados por pequeños grupos que se desperdigaron por el Caribe al estilo del modelo africano-portugués; viajes que mejoraron el trazado de las cartas náuticas, impulsaron la emigración al nuevo continente, establecieron plantaciones de caña de azúcar, descubrieron minas y asentaron factorías, en donde la corona se limitaba a estar representada por unos oficiales reales y a la firma de unas capitulaciones con el responsable principal de cada expedición,[184] que recibía amplias atribuciones militares, civiles y judiciales, reservándose el Estado solo la fiscalización de su conducta y la recaudación de los quintos y décimos correspondientes; una organización cuya implantación se ha atribuido a la lejanía de América respecto a Castilla.[185]

En un primer momento, el sistema parecía muy rentable a la corona, pues se aseguraba unos ingresos con escasa inversión, pero pronto hubo que resolver el problema de garantizar correctamente la llegada de las riquezas del Nuevo Mundo controlando las operaciones comerciales, los territorios y los habitantes, ya fuesen naturales o llegados de la metrópoli, para lo que era necesario crear una institución específica con la que afrontar todas estas cuestiones. El 20 de enero de 1503 los Reyes Católicos firmaban la real provisión que creaba la Casa de Contratación,[186]

ubicándola en Sevilla, donde desde tiempo atrás estaba el Almirantazgo de Castilla y su tribunal y que además contaba con una importante colonia mercantil. Los reyes le concedían a Sevilla el privilegio de puerto único para el tráfico con América, lo que equivalía al monopolio comercial. Volveremos sobre ella más adelante. Son los años en los que se reactiva el cobro de la avería —como veremos después—, la formación de armadas y de escoltas de los navíos que hacían las travesías atlánticas, y se producen hechos que obligan a replantearse las comunicaciones con América y la búsqueda de mejores soluciones, que culminarán con las medidas establecidas a partir de 1561 por Felipe II.

A este respecto, hay que señalar lo sucedido en 1522 con el pirata o corsario francés Jean Fleury, Juan Florín *el Florentino*, como lo nombraban los españoles, quien desde años atrás atacaba barcos de los enemigos del rey de Francia, que le había dado una patente de corso, pero en realidad al único que obedecía era a Jean d'Ango, un italiano establecido en Normandía y armador de la flotilla con la que actuaba Florín. D'Ango era hijo de uno de los armadores de Dieppe, que fue de los primeros en enviar navíos a Terranova, amplió los negocios paternos y deseaba alcanzar las islas de las especias. Cuando se produjo la ruptura entre Francisco I y Carlos V, se decidió a participar en la lucha practicando el corso, atendiendo no solo los intereses de su rey, sino también los suyos particulares, por lo que convirtió en uno de sus objetivos la captura de los barcos españoles que regresaban de América, de manera que en 1521 estaban apostadas algunas de sus naves en el cabo de San Vicente, pero fallaron en el intento.

Al año siguiente, en 1522, Florín a bordo del *Dieppe*, un navío de 300 toneladas, y al mando de otros siete fletados por D'Ango, esperaba su oportunidad a la altura de las Azores y la encontró, pues Hernán Cortés había embarcado el tesoro de Moctezuma en tres carabelas y lo enviaba sin escolta a Carlos V. En España se había dispuesto que salieran de Cádiz a esperar las carabelas

dos navíos de guerra, que se situaron en el cabo de San Vicente. Pero las carabelas al mando de Antonio de Quiñones se encontraron con la flota de Florín a la altura de las Azores. Una de ellas se pudo refugiar en el Puerto de Santa María, pero las otras dos fueron apresadas sin mucha resistencia. En una de ellas se escaparon de su jaula unos jaguares que traían como presente para el rey y habían diezmado la tripulación antes de ser de nuevo reducidos y encerrados. La tercera carabela salió de Santa María y navegaba acompañada por tres navíos llegados de Cádiz al mando de Domingo Alonso y de nuevo se encontraron con la flota de Florín, que se impuso en la batalla y la capturó. Quiñones murió en el combate, Alonso fue apresado y el francés consiguió uno de los mayores botines logrados por pirata alguno: 62.000 ducados de oro, unos 150 kilos de perlas y 30 toneladas de azúcar, además de los valiosos objetos y enseres del emperador azteca, junto con las cartas de navegación con las rutas y demás informes técnicos que llevaban las carabelas.[187]

El suceso mostró las ganancias que podían reportar los asaltos a los barcos españoles y que para los corsarios y piratas, más que aventurarse a navegar por un mar poco conocido, resultaba más beneficioso esperarlos en el espacio comprendido entre las Canarias, las Azores y la misma península, pues era el «paso obligado» que imponía la navegación a vela.

Por otro lado, se establecieron nuevas condiciones para navegar a América a partir de ese año al prohibirse que realizaran la travesía los barcos que no tuvieran al menos 100 toneladas y ordenarse que los que las superaran fuesen armados con cuatro piezas de gran calibre y seis artilleros para su uso, más 20 soldados armados con picas, espadas, espingardas y corazas. Además, los navíos que llevaran un cargamento particularmente valioso deberían ser escoltados por dos barcos de guerra. Seguía siendo posible el registro suelto, es decir, que un barco navegara en solitario respetando esas condiciones, pero en función de la presencia de corsarios o piratas, era preciso que se formara una

agrupación de al menos ocho barcos para zarpar hacia América, es decir, navegarían «en conserva», acompañados de otros buques para su protección, a la que contribuirían también la Armada Guardacostas de Andalucía, cuya área de acción iba desde la Andalucía Occidental hasta el cabo de San Vicente y las islas Canarias,[188] y la Armada del Caribe, que debería proteger la navegación en ese mar, sobre todo en torno a las islas mayores.[189]

En realidad, el sistema así establecido estaba pensado para tiempos de guerra y el consiguiente agravamiento de la actividad pirática y corsaria. La primera flota se formó en 1522, durante la primera guerra de Carlos V y Francisco I, formada por ocho barcos mercantes y dos de guerra. En años posteriores, 1537, 1540 y 1543, se formaron otras expediciones de composición diferente. Precisamente, en 1543, se ordenó que en tanto durase la guerra con Francia (era la tercera, 1542-1544, que mantenían el emperador y su eterno rival Francisco I), los barcos que fuesen a América lo harían en una de las dos flotas que saldrían para aquellas tierras, una en marzo, la otra en septiembre, formando un convoy de diez navíos como mínimo, todos de porte superior a las 100 toneladas y escoltada cada una por un barco de guerra.[190] Todos llegaban juntos a La Habana y mientras desde allí los mercantes partían hacia sus puertos de destino, el de guerra con base en la capital cubana patrullaba por el Caribe para detectar la presencia de piratas. Pasados tres meses, los barcos volverían a reunirse en La Habana y con el de guerra emprenderían el regreso a España.

Pero esta fue una normativa ocasional que no se respetó rigurosamente, dada para un tiempo excepcional, como era el estado de guerra. En realidad, en la normativa de ese año y en la posterior de 1554 solo se aludía a la unión casual de buques mercantes para que zarparan y navegaran unidos, según el criterio de sus capitanes, sin formar flota ni armada y sin estar subordinados a uno de ellos; incluso quedaba abierta la posibilidad de que

si un barco reunía los requisitos y su armador o comerciante lo deseaba, pudiera viajar al margen de la flota.[191]

La escolta de los barcos que iban a Indias aumentó en torno a esos años a cuatro navíos de guerra, que en el Caribe se separaban, pues uno acompañaba a las naves que iban a Tierra Firme, otro a las destinadas a Cuba, La Española y Puerto Rico, y los otros dos a los navíos que arrumbaban a Veracruz, en Nueva España.

En ese panorama de ensayos y prevenciones, en momentos en que los ataques piráticos habían arreciado y en medio del conflicto de intereses que suponían los de los mercaderes en pro de conseguir la mayor autonomía posible en los viajes y el objetivo de la corona de hacer las travesías con la mayor seguridad (se era consciente por ambas partes de que la navegación en conserva tenía sus ventajas, pero también sus inconvenientes, porque se producían largas esperas en los puertos hasta conseguir reunir los elementos necesarios para la zarpada), se elaboran memoriales y propuestas en pro de la mayor eficiencia y seguridad en los desplazamientos oceánicos.

En cuanto a los puertos de salida y arribada, con el establecimiento de la Casa de la Contratación, Sevilla sería el único que concentraría el tráfico de ida y vuelta a las Indias. Posteriormente, en 1529, por real cédula de Carlos V fueron autorizados los puertos de las islas Canarias, los andaluces de Málaga y Cádiz, Cartagena en el Levante mediterráneo, en Galicia La Coruña y Bayona y en el Cantábrico Avilés, Laredo, Bilbao y San Sebastián, si bien en los viajes de retorno todos los navíos debían regresar directamente a Sevilla, a donde desde los puertos citados cada trimestre remitirían una copia de los registros de salida. Sin embargo, los abusos que se cometieron aprovechando tal «apertura» concedida por la corona provocaron que esta decidiera revocar los permisos otorgados y que fuera Sevilla la que concentrara el tráfico de salida y retorno con las Indias, junto con Cádiz y las Canarias.

Por otro lado, en América los puertos autorizados fueron Cartagena de Indias, Portobelo y Veracruz. Con independencia de que más adelante volveremos sobre ellos con detenimiento, ahora adelantaremos algunas referencias que vienen al caso. Cartagena de Indias, fundada en 1533 por Pedro de Heredia, era la última de las escalas que hacía la Armada de Tierra Firme, donde se avituallaba, lo que favoreció el crecimiento de la ciudad, que se convirtió en la capital económica del Reino de Nueva Granada. Allí se establecieron el gobierno, la sede de la Contaduría, el tribunal de la Inquisición y se levantó la catedral; allí llegaron comerciantes y piratas. Un refugio para los barcos españoles ofrecía su amplia laguna interior, protegida por las angostas entradas de Bocagrande y Bocachica, fortificadas ellas y el entorno de la ciudad y la laguna. En el siglo XVII el puerto se comunicó mediante un canal con el río Magdalena.

Veracruz era el destino final de las flotas. Lugar malsano, donde se reunían los comerciantes españoles durante el tiempo que duraba la feria, pero cuando esta terminaba, se iban a un lugar tierra adentro, a Jalapa, bastante más sano que la costera Veracruz, sobre la que todos los testimonios coinciden en señalar su ambiente caluroso, como el de Cartagena, y lo insalubre del lugar pese a que, como escribía en 1568 John Chilton, un viajero inglés, «acostumbran pasar todas las mañanas por la ciudad cosa de dos mil cabezas de ganado mayor para que disipen los malos vapores de la tierra». Allí abundaban los mosquitos y los negros, quienes gozaban de una amplia libertad, al decir de fray Alonso Ponce, comisario general franciscano.

Portobelo no tenía mejores condiciones. Además, era un lugar de tránsito hacia el Perú, donde Lima, la capital del virreinato, constituyó un buen referente de lo que fueron las ciudades importantes americanas, cada una con su mercado en la plaza central, calles especializadas en algún tipo de venta y una comunidad de comerciantes, algunos de ellos muy acomodados, relacionados con China, México y España. Estos círculos de mercade-

res adquirirán gran pujanza económica en el siglo XVIII y serán núcleos de actividad política.

PROPUESTAS Y CONSOLIDACIÓN DE LA CARRERA DE INDIAS

La seguridad era una gran preocupación, como también lo era preservar el monopolio sevillano y el valioso cargamento que llevaban las naves. En 1526 se ordenó que los barcos mercantes que debían volver de América, antes de emprender el viaje se reunieran en La Española y navegar en conserva, es decir, juntos. La cédula de Carlos V de 1529 antes aludida, que autorizaba a los puertos peninsulares ya citados, ordenaba que el retorno lo hicieran obligatoriamente a Sevilla, pues parece que vulneraban el monopolio descargando en las Azores y en Portugal, una práctica que se mantenía y quiso cortar con otras dos reales cédulas, una de 1540 y otra de 1543.

> Por la primera se decretó la confiscación del oro, plata piedras preciosas y todas las demás mercancías no registradas o que, aunque registradas, fuesen vendidas o contratadas en las islas Azores o en otros puertos distintos de los reinos de Castilla y León. Y por la segunda se prohibió que por los puertos del Cantábrico se despachasen buques para la Indias, alegándose como justificación de la medida el que descargaban en Portugal o en otros puertos extranjeros a fin de no pagar derechos.[192]

En cualquier caso, a finales de los años de la década de 1540 y comienzos de los de la de 1550, marinos prestigiosos presentaron memoriales con sus opiniones sobre el sistema de flotas imperante o con sus propuestas para mejorarlo. En el primer caso, tenemos a López de Archuleta y Andrea Doria, muy críticos con el sistema existente, pero sin proponer alternativas. No fue el caso de don Bernardino de Mendoza *el Viejo*, posible autor de un memorial de finales de 1548, en el que se consideraba que el sistema de flotas era el único que debería existir en la navegación a Indias.

De la experiencia de don Bernardino de Mendoza no se puede dudar. Carlos V lo nombró en 1535 capitán general de las galeras para vigilar la zona comprendida entre las costas de Túnez y las peninsulares, y desde 1547 a 1557 mandó la Armada del Reino de Granada, donde le sucedió su hijo, Juan de Mendoza.[193] En 1554 fue designado para ir a Inglaterra como proveedor general y tratar lo relacionado con la flota que se preparaba para llevar al príncipe Felipe a la isla con ocasión de su matrimonio con la reina María Tudor.

Don Bernardino partía de la base de que el sistema de flotas era el único realmente viable.[194] Proponía un sistema de tres flotas anuales, que zarparían en enero, mayo y septiembre, navegando en conserva todos los navíos que formaran parte de ellas, que debían estar en buenas condiciones, pertrechados adecuadamente, con una tripulación experta y bien artillados, siendo su revisión y la comprobación de su estado misión de los oficiales de la Casa de Contratación. Navegarían bajo las órdenes de un capitán experto, que iría en la capitana de cada flota y los llevaría juntos «hasta a donde se han de partir para seguir sus derrotas». Si había guerra con Francia o amenaza corsaria o pirática, la capitana esperaría en La Habana a los demás navíos y una vez reunidos volverían en conserva a Sevilla tomando las garantías pertinentes para su seguridad en la travesía.

En su exposición, el autor del proyecto se extiende en consideraciones sobre las exigencias que deben hacerse a los buques para que pudieran formar parte de las flotas, con la artillería necesaria para defenderse en caso de ataque enemigo y no permitiendo que fueran sobrecargados.Calculaba que eran necesarios unos 9.000 quintales de cañonería para artillar adecuadamente a los navíos y que para emplear eficazmente las piezas las cubiertas deberían estar libres de mercaderías. Estaba convencido de que si iban los navíos bien pertrechados y armados, serían un factor de disuasión para los corsarios y piratas. Respecto a la capitana, proponía que el navío fuese de más de 300 toneladas y

estuviera armado con 12 cañones como mínimo y con 24 piezas menores; la gente de cabo a bordo sería de 200 hombres entre marineros y soldados.

> El interés de la propuesta de Bernardino de Mendoza radica en el hecho de que por primera vez se planteaba extensamente un modelo de navegación en flota que recogía en sus puntos esenciales muchas de las propuestas que se habían venido planteando desde principios del siglo XVI. Un sistema que, a juzgar por lo dispuesto en 1561, debió tener un peso muy importante en la configuración final del modelo naval español.[195]

Por su parte, don Álvaro de Bazán *el Viejo*, cuya brillante carrera militar es sobradamente conocida, desempeñando cargos de responsabilidad al mando de las galeras y las naos reales en el Mediterráneo y el Atlántico (en 1556 volvió a ser nombrado capitán general de la Armada Guardacostas de Andalucía, donde permaneció hasta 1560, en que fue relevado por su hijo, el marqués de Santa Cruz), elaboró hasta cuatro proyectos,[196] el primero en 1548, donde proponía ya un sistema de navegación basado en el monopolio, que fue severamente criticado tanto por marinos expertos —entre ellos, el mismo Bernardino de Mendoza—[197] y el Consejo de Indias como por la Casa de Contratación y el Consulado sevillano.

Según su proyecto, Bazán se comprometía a armar 20 galeazas que en grupos de cuatro realizarían cinco travesías anuales y a cambio solicitaba el título de almirante y que nadie pudiera construir galeazas en el Imperio en un plazo de veinte años. Además, solicitaba 40.000 ducados como contrapartida a la cesión de la tercera parte de los beneficios que proporcionaran los fletes, lo que lo convertiría en partícipe junto con la corona de las ganancias que suministrara el monopolio indiano.

Las principales objeciones que se le hicieron se referían a las galeazas, consideradas inapropiadas por su baja borda y su poca capacidad de carga (unos 200 toneles, más o menos), insuficientes para llevar y traer de América los productos que por entonces transportaban cien navíos o más de un porte superior a las

150 toneladas. El Consulado sevillano insistió en que el monopolio destruiría los tratos con América, lo que provocaría un severo perjuicio económico tanto para la corona como para los comerciantes con las Indias, máxime cuando las galeazas no eran adecuadas para las travesías oceánicas.

A principios de 1549 don Álvaro presentaba un segundo proyecto, en el que corregía el anterior, tras asumir las críticas que se le habían hecho. El número de galeazas quedaba reducido a 12, partirían de Sevilla, donde tendrían su base, de tres en tres, con cadencia trimestral; la mitad haría la travesía hacia Nueva España y la otra mitad iría a Tierra Firme; como ayuda de costa anual, solicitaba solamente 9. 200 ducados, la cuarta parte, prácticamente, de su propuesta primera. De nuevo recibió críticas, si bien las de la Casa de Contratación se movieron en una gran ambigüedad, pues junto a aspectos positivos afirmaban que la costa andaluza quedaría desguarnecida y habría que fletar armadas de averías para protegerla, ya que las galeazas no limpiarían de corsarios esas aguas y además no eran los navíos más apropiados para las travesías y sería disuasorio para el comercio que Bazán no esperara para zarpar a los comerciantes ni en Sevilla ni en América.

Las críticas hicieron que don Álvaro replanteara en septiembre de 1549 su plan en un tercer proyecto, en el que las galeazas eran sustituidas por doce galeones, que zarparían de dos en dos cada dos meses para recoger los metales preciosos pertenecientes a la corona y a los particulares, y en caso de guerra los galeones saldrían de tres en tres trimestralmente.

No debió de quedar muy contento con su tercera propuesta, porque el 7 de octubre de ese año presentó su último proyecto, el cuarto, modificando los aspectos más criticadas en los anteriores. Los navíos ahora serían seis galeones y tres galeazas, que irían en tres armadas anuales formadas por un galeón y dos galeazas. De los galeones, tres eran de nueva invención, consistente en «afragatar» el navío (operación que Bazán describe con

minuciosidad), con lo que conseguían mayor velocidad y seguridad para la carga de metales preciosos, pues iban dotados de gran capacidad artillera (la artillería y sus municiones serían proporcionadas por la corona, siendo devueltas las no utilizadas al final de cada viaje) y de varias plataformas desde las que abordar a los buques enemigos. En La Habana esperarían varios días para dar tiempo a los navíos que quisieran incorporarse al regreso navegando en conserva. La espera tanto en La Habana como en Nombre de Dios y Veracruz no se especificaba claramente, solo se decía que aguardarían unos días para evitar que la broma corroyese los barcos.

El tesón y constancia de don Álvaro tuvo al fin su premio —aunque efímero—, pues adaptado su proyecto a los intereses de la corona, se firmó en Valladolid el 14 de febrero de 1550 un asiento que recoge esencialmente los principales aspectos de la cuarta propuesta de Bazán: a los seis galeones y tres galeazas iniciales sumaría en un corto espacio de tiempo otras tres galeazas; la fuerza así constituida se dividiría en tres armadas de un galeón y dos galeazas, que realizarían tres travesías al año facilitando el comercio y el reparto de las mercancías «como los mercaderes quisieren». Ni antes ni después del año que se establecía en el asiento Bazán estaría obligado a escoltar a los demás buques que realizaran la Carrera de Indias. La ayuda de costa se acordó en 9.600 ducados anuales, a razón de 3.200 por viaje, suma insuficiente para cubrir el apresto de la flota y los sueldos de los marineros, pero los auténticos beneficios esperaba conseguirlos Bazán con el transporte de mercancías en sus barcos y el alquiler de los fletes sobrantes. Las armadas fondearían en Veracruz, Nombre de Dios y Santo Domingo, permaneciendo en la primera ciudad treinta días y quince en cada una de las otras dos. Don Álvaro recibía el título de capitán general de la Navegación a Indias durante un periodo de quince años, facultado tan solo para tener autoridad sobre otras armadas o barcos de guerra que encontrase en las travesías y mandarlos en la bús-

queda y persecución de piratas y corsarios. Además, sería constructor exclusivo de galeazas también durante quince años y si cumplía adecuadamente en todo lo relacionado con la navegación a Indias, sus cuatro hijos recibirían tierras e indios en América.

El asiento provocó de inmediato la oposición de los grandes armadores y maestres de naos, así como la de los comerciantes, muchos de ellos propietarios de navíos, porque el asiento de Bazán perjudicaba sus intereses, mientras que era bien visto por los pequeños comerciantes, que consideraban que la competencia que se iba a suscitar en los fletes abarataría los precios. Lo cierto es que el poder y la influencia del grupo amenazado eran tales que osaron contravenir la voluntad real y en 1550, a pesar de que los navíos de Bazán llegaron a tiempo, los oficiales sevillanos dieron permiso a la flota de Sancho de Biedma para zarpar sin tener en cuenta la existencia del asiento. Don Álvaro protestó ante el rey por lo sucedido y el trato que había recibido de la Casa de Contratación, siendo ratificado en todos sus cargos y acuerdos, pero parece que pasado el primer año, el asiento quedó olvidado.

> Pese a la suspensión, los galeones, galeazas y naos de Bazán continuaron viajando a las Indias, aunque con desigual fortuna. Así, a principios de 1552, había en el puerto de Santo Domingo una nao de 360 toneladas, propiedad suya y capitaneada por su hijo Luis Bazán. Poco después, los oficiales de la isla decidieron confiscarla… para que se sumase a una armadilla… para rechazar a un grupo de naos francesas… los franceses se dieron a la fuga. Fueron perseguidos por la escuadra española hasta que una gran tormenta dio al traste con ella hundiendo el navío capitaneado por Luis Bazán y muriendo sus 120 tripulantes.[198]

Los proyectos presentados para la regulación de la navegación a Indias habían puesto sobre el tapete diversas soluciones sin adoptar ninguna, aunque a mediados de la década de los años 1550 se aplicaba con rigor la navegación en conserva, sin permitir salidas de navíos que no fueran en las flotas, a no ser que contaran con autorización expresa.

Don Pedro Menéndez de Avilés presentó otro proyecto de navegación a América en 1556. El autor era también marino prestigioso de impresionante hoja de servicios al frente de la Flota de Indias, que completaría después de presentar su proyecto, ocupando cargos como gobernador y capitán general de Cuba, adelantado de La Florida, de donde expulsó a los hugonotes franceses que se habían establecido allí y en la que fundó la villa de San Agustín, permaneciendo al servicio de la corona hasta su muerte en 1574.[199]

El proyecto es el resultado de su experiencia como marino y del conocimiento que tenía de la navegación en conserva a Indias. Compartía la opinión generalizada de que ese era el mejor sistema, pues si los navíos iban de dos en dos o de tres en tres, podían ser presa fácil de los corsarios y piratas, y si naufragaban, no habría quien pudiera socorrerles, por lo que la navegación en convoyes resultaba lo más conveniente. Era partidario de que hubiera solamente dos flotas anuales y que no se admitiera excepción alguna, pues sabiéndolo, los maestres y armadores tendrían los navíos listos para cuando zarparan las flotas, que lo harían a principios de abril y a principios de octubre, ya denominadas de Nueva España y Tierra Firme.

En las flotas deberían ir «los mejores navíos que navegan por el mar», algo que no se respetó, pues ante las largas esperas que se producían en los puertos, donde muchos se malograban y perdían, los armadores y maestres empleaban los más viejos y deficientes, denunciando además en el proyecto los fraudes que cometían movidos por la codicia, incluyendo su proceder en relación con los seguros, pues aseguraban los barcos de tal forma que no les importaba su pérdida, apuntando el autor del proyecto la posibilidad de que se suprimieran los seguros, ya que si se hacía así, los maestres se encargarían de tener buenos barcos y bien artillados para resistir las tormentas y rechazar los ataques enemigos a fin de proteger sus intereses.

También criticaba el proceder en la contratación de la marinería. Los pilotos y marineros deberían ser gente experimentada en el manejo del navío y en número suficiente para la realización de las maniobras, declarando la presencia de un elevado número de extranjeros sin la preparación suficiente, que los maestres contrataban pretextando que no encontraban suficientes españoles para completar las tripulaciones y que estas no estaban al completo, ya que hacían pasar a pasajeros por marineros, de forma que, afirmaba, los barcos iban con tripulaciones incompletas y sobrecargados; excesos y fraudes que deberían castigarse con severidad, aunque el problema era de difícil solución, sobre todo el de las tripulaciones, porque no se encontraban marineros suficientes para formar las de todos los buques de la Carrera, entre otras cosas, por el bajo salario que percibían.

El mando de la flota lo tendría el capitán general, a bordo de la capitana, con atribuciones muy amplias. Su nombramiento no sería anual, sino por el tiempo que quisiera el rey y conservando su autoridad en tierra, sin perderlo una vez regresada la flota. El segundo en el mando sería el almirante, que iría en la almiranta y asumiría el mando de una parte de la flota cuando esta se dividiera, manteniéndolo hasta la reunificación de ambas partes en La Habana. Los navíos, que irían armados, solo tendrían protección en caso de guerra, proporcionada por una pequeña escuadra, la que sería la Armada de la Guarda de la Carrera, que el mismo Menéndez de Avilés mandó en 1556, 1557 y 1570.

> Este memorial de Pedro Menéndez de Avilés se inscribe dentro de esos años, previos al sistema de flotas, donde se debatió extensamente el modelo naval…
>
> Pero no hubiera pasado de ser un memorial más si no hubiera sido porque en él se encuentra perfectamente perfilado y desmenuzado el sistema que «mutatis mutandis» se estableció oficialmente a partir de 1561… Por ello cabe deducir que este informe sirvió para diseñar el modelo naval implantado en 1561, o al menos, influyó considerablemente.
>
> A nuestro juicio, Menéndez de Avilés puede considerarse el verdadero creador del sistema de dos flotas anuales regulado entre 1561 y 1564.[200]

Pese a que la Carrera de Indias llevaba décadas de existencia y se habían aplicado diversos sistemas, desde el navío aislado hasta la navegación en conserva formando convoyes de diversa entidad y periodicidad, arbitrando diversos métodos de protección para transportar en seguridad las mercancías y los metales preciosos contra corsarios y piratas, no se había establecido una legislación rígida que regulara el sistema, cuyas deficiencias eran evidentes, y de ahí los memoriales y proyectos que se elaboraban para su mejora, que a mediados del siglo XVI se estaba convirtiendo en una imperiosa necesidad, toda vez que hasta entonces los cargamentos no habían sido especialmente significativos, pero su cuantía iba a cambiar.

La mina de Potosí (Bolivia) fue descubierta accidentalmente por un indio en 1545. Al año siguiente se encontró plata en los yacimientos mexicanos de Zacatecas y en 1548, en Guanajuato; más tarde, en Cuencamé, San Luis de Potosí y Sombrerete, y en 1552 en Pachuca, donde en 1555 Bartolomé Medina consiguió el procedimiento de amalgamación y la producción de plata creció espectacularmente. Los cargamentos que se enviaban a Sevilla eran ya demasiado valiosos y había que procurar que llegaran a salvo, que es lo que querían garantizar los proyectos analizados y la corona, que con la real cédula emitida por Felipe II el 16 de julio de 1561 implantaba el sistema de flotas que perdurará hasta el siglo XVIII con los retoques necesarios.

El objetivo fundamental era traer «el tesoro nuestro y de particulares que se ha de conducir a estos nuestros reinos». Sevilla, sede del monopolio comercial con América, sería también, lógicamente, la base donde se organizarían las flotas, cometido que le correspondía a la Casa de Contratación, en relación con la Universidad de Cargadores de Indias o Consulado de Comercio; colaboración a la que se sumarían después los consulados de Cádiz, México y Lima.

Como hemos señalado más atrás, habría dos flotas anuales y una armada las escoltaría. Los destinos serían Nueva España y

Tierra Firme, que les dieron nombre, siendo conocida la segunda también como la Flota de los Galeones y Galeones de Tierra Firme por la clase de los navíos que la componían. En cada una de ellas iría un capitán general y un almirante en naves de guerra, que como tales irían artilladas. El número de navíos que irían en las armadas no quedó establecido (en 1528 salieron solo dieciocho naves, mientras que en 1549, por ejemplo, se registra una de las flotas más numerosas, formada por ciento un navíos), pues su número sería «el que conforme a los tiempos y ocasiones nos pareciere conveniente a la seguridad del viaje con las fuerzas necesarias para defender las naos y bajeles y castigar a los enemigos y piratas que se les pretendieren oponer y piratear en la Carrera».

Dos años después, en 1563, Felipe II ordenó:

> Se guardasen con rigor las leyes que prohibían la venta de naos sin licencia real a extranjeros o naturales que habitasen fuera del Reino;[201] que para impedir fraudes y encubiertas se tuviesen registradas en las justicias del lugar todas las embarcaciones fabricadas, que los navíos que fuesen a Nueva España o al Perú no fuesen abandonados allí sin previa información que demostrase la imposibilidad de retornarlos; que no se exportase la madera apta para los navíos; que se guardase la preferencia de carga a los naturales y que a los constructores de navíos de porte de trescientas a mil toneladas se les diesen diez mil maravedís por tonelada. Se eximió de la alcabala por diez años a los buques menores vendidos a naturales y las ventas de cáñamos y útiles para el armamento de las embarcaciones.[202]

La derrota de las flotas estuvo en ocasiones protegida por unas armadas. Por lo pronto, una real provisión de 1562 prorrogaba —fue la última prórroga— la existencia de la Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, de ocho galeras, a la que se asignaba como misión fundamental la protección del comercio indiano de los corsarios berberiscos, una armada que desaparecería hacia 1568.[203]

Mayor relevancia tuvieron las flotas auxiliares del Caribe, organizadas en 1575, formadas cada una por dos galeras y una pinaza, con base en Cartagena de Indias y las Antillas. A fines del siglo XVI se reforzaron con algunos navíos enviados desde España y desaparecieron más tarde, sustituidas en el siglo XVII por la

Armada de Barlovento, con entidad a partir de 1636. Para proteger los tesoros que venían a Sevilla se creó la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, mantenida en principio por fondos de Nueva España y Tierra Firme, pero su financiación se hizo a costa de la avería desde la última década del siglo XVI.

También hubo barcos auxiliares, como fueron los navíos de aviso y los azogueros. Los primeros notificaban las próximas zarpadas de las flotas e informaban de la situación de los mercados. Llevaban la correspondencia tanto oficial como privada; los capitanes tenían que entregar aquella antes que esta. Los asuntos importantes iban en cartas cifradas, que con las escritas normalmente deberían ser arrojadas al mar por los capitanes si su barco iba a ser capturado.

Los navíos de aviso eran de porte muy reducido, ya que en principio no superaban las 60 toneladas y en teoría estaba prohibido que llevaran mercancías y pasajeros, prohibición que no se cumplió. Empleaban algo más de dos meses en ir y volver a América. Inicialmente, había solo un navío de aviso, pero desde 1574 fueron dos, y ya en el siglo XVII su tonelaje aumentó a 80 toneladas (1676) y a 110 (1678), permitiéndoles llevar algunos productos. Finalizando el siglo, en 1693, los navíos aumentaron a cuatro para Nueva España y otros tantos para Tierra Firme. En 1765 fueron reemplazados por los correos, desapareciendo.

El descubrimiento del procedimiento de la amalgamación redundó en el incremento de la importancia del mercurio, imprescindible para el beneficio de la plata y monopolio real desde 1559. Envasado en unos pellejos similares a los del vino, el mercurio era transportado por la capitana y la almiranta, pero a mediados del siglo XVII se enviaba en dos galeones azogueros, que completaban su carga con otras mercancías. Entre 1717 y 1753 llegaron a estar en servicio en la Carrera 46 barcos de esta clase.

LA AVERÍA Y EL ALMOJARIFAZGO

Ya hemos hecho referencia a la existencia de impuestos que grababan el comercio indiano, como eran la avería, el almojarifazgo, el tercio de lonja y la avería consular, pero existían otros: la alcabala, las visitas y registros, los palmeos, etc., y algunos otros menos generales que se abonaban a instituciones locales indianas. Pero los más importantes, sin duda, fueron la avería y el almojarifazgo.

La *avaría* o avería[204] era un impuesto medieval —una especie de seguro— que pagaban los comerciantes en previsión de las pérdidas que pudieran producirse.[205] En relación con el tema que nos ocupa,[206] consistía en un *impuesto ad valorem*; ha sido considerado de diversas formas: como un derecho que se cobraba a los mercaderes que comerciaban con América,[207] como la pérdida o deterioro de una nave durante la navegación,[208] como un impuesto para indemnizar a la Hacienda de sus gastos y financiar las flotas y armadas,[209] como un repartimiento que se obtenía de las mercancías transportadas destinado a financiar la Armada de Protección a las Flotas,[210] etc.

> Podemos definir finalmente la avería como una figura propia del Derecho marítimo-mercantil... Concretamente en el espacio indiano, la avería durante los siglos XVI, XVII y XVIII fue considerada una contribución o participación que tenía la finalidad bien de tratar de evitar el riego de daño —*avería consular o derecho de avería y avería de disminución de riesgos*—, o bien de establecer la cantidad que había que abonar por los daños y desperfectos ocurridos a una nave o a la mercancía por esta transportada, tras un siniestro, *avería ordinaria, avería gruesa y avería simple.*[211]

En definitiva, son definiciones o consideraciones que apuntan en un mismo sentido y que responden a la misma realidad.

> Fue... a partir del siglo XV cuando se inició la regulación a gran escala de esta figura, motivada por el incipiente y rentable comercio con el recién descubierto continente americano —aunque debemos interpretar que la palabra debió de ser conocida y manejada con anterioridad a esa época—... las ordenanzas de los distintos consulados dedicarán especial atención a su reglamentación, siendo el primero en hacerlo el Consulado de Burgos en sus primeras Ordenanzas de 1538.[212]

Los Reyes Católicos la utilizaron y en 1492 ordenaron que la Armada de Vizcaya se financiara con las «averías sobre las mercaderías» que las naves transportaban en viajes de ida y de vuelta por el Cantábrico y el canal de la Mancha, y hay constancia de que en 1507, con el 2 por ciento del oro que llegara de América se financió una armada a las órdenes de Juan de la Cosa, que vigilaba las costas andaluzas, mostrando la conexión entre el impuesto sobre el tráfico indiano y el mantenimiento de las armadas.[213]

Como gravamen sobre el comercio con las Indias surgió en 1522,[214] aunque hasta 1548 no se cobraba regularmente y sus primeras cuentas son de 1552. Estaba destinada a dar protección al comercio contra los corsarios franceses durante la primera guerra de Carlos V y Francisco I y debía recaer sobre «el oro y perlas y otras mercaderías, que viniesen de las Indias, y del Poniente, y de Canarias, y de las Azores y de las islas Maderas y Berbería, a las ciudades de Sevilla y Cádiz y Jerez de la Frontera y las villas del Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, y Rota y Chipiona, y los puertos del condado de Niebla, y Ayamonte, y Lepe y la Redondela». Aunque no se reglamentó hasta las Ordenanzas de 1573, la administración de la avería empezó en 1522, al ordenarse a los comerciantes que prepararan una armada de protección y que la costearan con unas cantidades recaudadas proporcionalmente a las mercancías que transportaban. Durante unos años, la administración de la avería la asumieron tres jueces oficiales, asistidos por un receptor.

En 1573, la Casa de Contratación recibió 43 órdenes que reglamentaban la avería y le encargaban su distribución a un diputado-contador, que marcaba el porcentaje a cada flota y llevaba la contabilidad. Deberían pagarla los pasajeros y toda clase de mercancías y dinero, incluida la Hacienda Real, que fueran a bordo de una flota. El importe lo recaudaban un receptor y un pagador. Disposiciones posteriores emitidas por la corona en 1587, 1589 y 1607 matizaron en parte lo establecido en 1573. En

1596 ya había seis contadores que constituían el denominado Tribunal de la Contaduría de Averías, al que competía el examen y ajuste de las cuentas y entre 1597 y 1616 es el organismo que inspecciona todas las actividades económicas de la Casa de la Contratación, menos las de la Hacienda Real.

> Los riesgos en la navegación marítima a partir del siglo XVI fueron de tres tipos: ordinarios, extraordinarios y dolosos y negligentes... los riesgos ordinarios eran cubiertos por el seguro marítimo; los riesgos extraordinarios por la avería; y los riesgos dolosos y negligentes por el contrato de fletamiento.[215]

El importe de la avería no fue siempre el mismo, ya que dependía de la composición de la flota y de los géneros que se embarcaban en ella. La calculaban los oficiales de la Casa de Contratación y del Consulado de Sevilla sobre los datos que les pasaba el contador de la avería. El importe se estimaba teniendo en cuenta los gastos de la ida, de la estancia y de la vuelta, y el total se repartía en función del valor de los géneros transportados. La estimación de la suma total variaba si se estaba en tiempos de paz o de guerra y siguió la tendencia alcista general que se advierte en los precios a lo largo del siglo. En el XVI, los porcentajes estuvieron entre el 1 y el 3 por ciento, pero durante las guerras con Francia subieron al 5 y al 6 por ciento.

En 1591, su cobro se realizó por medio de asientos con particulares, práctica que se mantuvo hasta 1640, en que se restituyó a la Casa de Contratación. El incremento de su importe motivó que Felipe IV expidiera una real cédula por la que prometía que no sobrepasaría en ningún caso el 12 por ciento del valor de las mercaderías. En 1660, a causa de los fraudes, la avería fue abolida y la corona asumió en costo de las armadas defensivas de las flotas con la cantidad de 790.000 ducados anuales, pagaderos por los comerciantes que participaran en el tráfico con América.

El almojarifazgo, también un impuesto *ad valorem*, se recaudaba sobre las mercancías tanto en los puertos peninsulares como americanos. Hasta 1660 el total de impuestos sobre el tráfico

exterior, teniendo en cuenta salidas y entradas, aumentó en un 15 por ciento. Los impuestos aplicados en las Indias se fijaban en función de los precios del mercado americano. Por ejemplo, las mercancías destinadas al Perú pagaban en Portobelo un almojarifazgo calculado según el valor de las mercancías allí y cuando llegaban a El Callao, a consecuencia del incremento de los precios, se les cargaba con otro 5 por ciento.

DINÁMICA DEL TRÁFICO INDIANO

Para decidir la composición de la flota, el Consejo de Indias consultaba al Consulado de Cargadores y a la Casa de la Contratación con objeto de saber el número de toneladas que era necesario llevar a América. Decidido el número de barcos, la Casa los revisaba y elegía los que consideraba en mejor estado, los registraba y enviaba la relación al Consejo. Mientras, funcionarios visitaban las naves e indicaban las reformas que debían hacerse. Comprobado en una segunda inspección que las reformas se habían hecho, se procedía al arqueo para calcular la capacidad de carga que tenía el navío; en esta operación, una tonelada equivalía a 1,376 m^3. Se cargaban los fardos y diferentes envases de las mercancías, dejando para el final los bastimentos, que llevaban a cabo los administradores de la avería.

En principio, la Casa de la Contratación había establecido el tipo de nao que debía ir en la flota: una nao de 106 toneladas, 2,5 metros de puntal, 5 de manga y 18 de eslora. Progresivamente se fue imponiendo el galeón como el buque más usual en los convoyes, y el tonelaje fue aumentando con el paso de los años y la mejora de los procedimientos de construcción naval, quedando establecido que los barcos para la Carrera no superaran las 624 toneladas, y de los empleados en la segunda mitad del siglo XVII, algo más de dos tercios eran de menos de 400 toneladas. Por lo general, tenían un arqueo de entre 200 y 300 toneladas y había

muy pocos de 600. Hasta mediados del siglo XVII se pudo mantener el requisito de que los barcos y las tripulaciones fueran españoles; hasta entonces, la mayoría de las embarcaciones habían sido construidas en los astilleros cantábricos y en los andaluces de Sevilla y Cádiz, pero cuando hubo escasez de barcos, se tuvo que recurrir a los extranjeros —muchos fueron urcas holandesas — y se incorporaron a las flotas junto a los españoles y a los construidos en América, especialmente en La Habana.

A la protección de las flotas se destinaron barcos de la Armada y el tercio de infantería que embarcaría en ellos.[216] Los mercantes tenían que llevar como mínimo dos piezas de artillería de bronce. Los buques de escolta obligatorios en toda flota eran dos, la capitana que abría la marcha y la almiranta a retaguardia, pero podían ser más. La Flota de Galeones solía ir escoltada por ocho galeones armados, ampliamente dotados de artillería. Por ejemplo, una nave de 270 toneladas por lo que se refiere a la artillería portaba media culebrina o un cañón, aquella de 30 a 32 quintales y este de 40 a 42; dos sacres, de los que uno debía ser de 14 a 20 quintales; un falconete de 12 quintales; diez lombardas gruesas y pasamuros, de las que cuatro deberían utilizar munición de hierro, y 24 versos; en cuanto al armamento individual, debería llevar treinta arcabuces y otras tantas ballestas, cuarenta y ocho picas, 240 medias picas, 24 rodelas, ese mismo número de petos y treinta morriones. Aunque la estimación resulta difícil, una flota de ocho navíos podía llevar en torno a 260 piezas de artillería, unos 750 quintales de pólvora y la munición necesaria para los cañones.

Un buque muy especial era el llamado galeón de la plata, encargado de proteger el convoy o flota y de transportar los metales preciosos en el tornaviaje. Tenía muy reforzada su estructura interna y el aspecto de un galeón, pero con la quilla muy larga y un calado menor. Se «afragató», como se decía en la época, para que fuera menos «tormentoso» y tuviera una quilla de «tres largores». Esto originó que fuera necesario construirlo especialmente con nueve codos y diez doceavos de puntal. Su casco estaba carenado y emplomado. El galeón de la plata se distinguía sobre todo por sus numerosas bocas de fuego.[217]

Hasta mediados del siglo XVII, la capitana y la almiranta de cada flota eran los galeones de la plata por excelencia, artillados con un número de piezas de bronce que oscilaba de 20 a 26, mientras que los de la custodia llevaban de 20 a 22. Su número fue en aumento; aquellas cargaban de 34 a 40 piezas y estos, de 26 a 30. Tal incremento artillero fue posible porque también aumentó el tonelaje de los buques, que oscilaba entre las 450 y las 600 toneladas, subiendo hasta las 800, pero sin poderlas sobrepasar por la necesidad de remontar el Guadalquivir, en lo que la barra de Sanlúcar era un obstáculo a tener en cuenta. El galeón de la plata pudo mantener su supremacía naval hasta que en el siglo XVIII se generalizó el navío de línea.

Entre 1520 y 1529, el promedio anual de navíos hacia Ultramar —sin incluir buques que zarparon de otros puertos que no fueron Sevilla y Cádiz— se ha estimado en unos 52, mientras que el de los que regresaban se sitúa en torno a los 28, si bien hubo claras excepciones en relación con estos cómputos, pues por exceso en 1525 zarparon 73 barcos y, por el contrario, en 1522 solo lo hicieron 18. La media anual subió a 73,6 buques en el decenio siguiente, de 1530 a 1539, y los máximos en esos años lo dieron 1534 —86 navíos—, 1535 —81 embarcaciones— y 1536 —84 buques—, mientras que el mínimo, 42 barcos, se produjo en 1537. En esa década, los barcos que arribaron procedentes de las Indias dan un promedio de 45,2; por encima, con 67 buques se sitúa 1536 y por debajo 1537 con 28 barcos. El promedio anual asciende entre 1540 y 1548 a 86,5, periodo en el que en 1548 zarparon 101 navíos y 96 en 1545. El promedio de los que retornaron en esos años se ha calculado en un 60,1, promedio al que no llega el año 1545, pues solo regresan 38, mientras que 1547 lo supera claramente con 75 embarcaciones.

Siguen unos años de depresión al crecer la demanda española y el encarecimiento de los precios de los fletes, que dificulta la contratación. Sin embargo, después de 1553 parece iniciarse una fase de recuperación que se confirma cuando se entra en los

años de tranquilidad que proporcionan las Guerras de Religión en Francia, que absorben las energías francesas cuando Inglaterra aún no había comenzado sus grandes ataques a las Indias y su comercio. Sin embargo, la jornada de Inglaterra de 1588, para la que fueron movilizadas muchas naves de la Carrera, afectó directamente al tráfico indiano, que vio reducido el tonelaje en un 50 por ciento; no obstante, dos años después se restablecieron el tráfico y las escoltas.

En 1610 comenzó otra etapa de recesión, que se agudizó progresivamente. Aunque las minas peruanas seguían en explotación, las mexicanas se agotaron con la consiguiente restricción de las salidas de navíos, los altos costos de los fletes se mantuvieron y los retornos descendieron. Después de 1609, el tráfico a Nueva España disminuyó a la mitad prácticamente y después de 1623 nuevas causas influyen en la contracción: la amenaza holandesa desde Brasil, la vuelta a la guerra en Flandes desde 1621 y contra Francia a partir de 1635, la crisis que provocan las sublevaciones de Cataluña y Portugal con las conspiraciones andaluza y aragonesa y los motines napolitano y siciliano; todo ello ensombrece más aún el panorama,[218] ya que después de 1650 el tráfico con Indias sigue disminuyendo, el contrabando aumenta y el comercio está más en manos de los peruleros —cargadores peruanos— que en las de los cargadores sevillanos, al tiempo que Cádiz empieza a desplazar a la ciudad del Guadalquivir en el control del monopolio indiano.

EL GALEÓN DE MANILA Y EL TORNAVIAJE

Simultáneamente a lo que estaba sucediendo en el Atlántico en relación con el establecimiento del mejor sistema de comunicación con América, en el Pacífico se producían novedades, pues desde el fracaso de la *Trinidad* (la capitana en el viaje de Magallanes y Elcano) en su intento de volver a América desde las Mo-

lucas por el Pacífico[219] se habían producido otras expediciones españolas sin éxito hasta que Felipe II se propuso la conquista del archipiélago de San Lázaro.[220]

La indefinición existente sobre la pertenencia de las Molucas, que se asignaban en beneficio propio Portugal y Castilla,[221] decidió a Carlos V a enviar una nueva expedición que siguiendo la ruta abierta por Magallanes alcanzara la especiería y pudiera establecer con mayor precisión su situación para dirimir las discrepancias entre ambas monarquías.[222]

En 1525, Juan Nicolás de Artieta y los burgaleses Diego de Cobarrubias y Juan de Mota consiguieron el respaldo oficial para una nueva expedición al Maluco, en cuya financiación participaron los Fugger, Cristóbal de Haro y la corona. El mando de la misma recayó en el comendador fray Francisco García Jofré de Loaysa. La compondrían siete naves y 450 hombres, entre los que estaba Urdaneta (que fue quien relató el desarrollo de la expedición), uno de los españoles convencido de que las Molucas estaban en la parte portuguesa. La capitana era la nao *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles, en la que iba Loaysa. En la expedición también se encontraba Juan Sebastián Elcano, piloto mayor y segundo en el mando, a bordo de otra nao, la *Sancti Spiritus,* de 200 toneles. El 24 de julio zarparon de La Coruña. El 2 de agosto estaban en La Gomera y allí se aprovisionaron durante doce días. El 5 de septiembre se encontraban a la altura de Sierra Leona, cruzando el Ecuador para alcanzar la isla de San Mateo (o Santo Tomé) el 20 de octubre. A principios de noviembre se hallaban cerca de cabo Frío y siguieron hacia el sur, por la ruta de la expedición de Magallanes y Elcano, alcanzaron el Pacífico después de perder parte de los barcos, entre ellos, el de Elcano. Una tormenta dispersó a las naves que quedaban. El patache *Santiago* arrumbó hacia el norte llegando a Nueva España, convirtiéndose en el primer barco que navegó directamente de España a un puerto del Pacífico. La capitana prosiguió sola el viaje a las Molucas llevando a bordo a los dos jefes de la expedi-

ción. El 26 de junio de 1526, arrumbando al noroeste cruzaron de nuevo el Ecuador. El 30 de julio murió Loaysa y el 6 de agosto, Elcano.

La idea primitiva de la expedición era arribar a Cebú, pero los vientos contrarios hicieron cambiar el rumbo y se dirigieron a las Molucas.El 1 de enero de 1527 llegaron a Tidore, donde ya estaban los portugueses, y empezó lo que algunos consideran la primera guerra colonial, en la que los nativos estaban implicados luchando en ambos bandos. Los castellanos que sobrevivieron fueron apresados, excepto un pequeño grupo que vagó por las islas durante cierto tiempo para evitar —al final sin éxito— el cautiverio; uno del grupo era Urdaneta,[223] que adquiriría entonces un gran conocimiento de la zona.[224]

En España, ante la falta de noticias de la expedición, Carlos V decidió en 1526 enviar dos armadas para averiguar lo ocurrido con ella y recoger a los posibles supervivientes. Una zarpó desde La Coruña y fracasó en su propósito. La otra la encomendó el emperador a Hernán Cortes, quien organizó una expedición al Maluco con los mismos objetivos que las anteriores: sería el comienzo de las expediciones españolas que desde América exploraron el Pacífico y buscaron la ruta que permitiera regresar por ese océano desde Asia a América.[225]

El último día de 1527, un primo de Cortés, Álvaro de Saavedra Cerón, zarpó de Ziguatanejo, Nueva España, con dos naos, *La Florida* y *Sancti Spiritus*, y un bergantín, *Santiago,* arribando a las Molucas en marzo de 1528. El 14 de julio *La Florida* salió rumbo a México, llegando hasta las islas Papúas, pero tuvo que regresar a los cinco meses de la partida al no poder continuar por los vientos contrarios. En 1529 Saavedra volvió a intentarlo, llegando hasta las islas del Almirantazgo y cerca de las Sándwich o Hawái, pero a la altura del paralelo 26 de latitud norte murió el jefe de la expedición y los expedicionarios decidieron volver al Maluco. Para entonces ya se había firmado el Tratado de

Zaragoza (22 de abril de 1529), por el que se alcanzaba el acuerdo entre las dos monarquías sobre aquellos territorios.[226]

En 1535, Cortés responde a la petición de auxilio que le hace Pizarro y envía a Hernando de Grijalva en su socorro con la nao *Santiago* y el patache *Trinidad*. Llegan a Paita en abril de 1536. Su intervención y la de sus hombres, en realidad, no fue necesaria, pues Pizarro ya había resuelto la situación. Grijalva decidió entonces descubrir por su cuenta y así lo comunicó a sus hombres cuando se habían alejado de la costa unas 200 leguas. El patache regresó a Nueva España y la gente de la nao se mostraba disconforme con la decisión de su jefe, pues consideraba que la nave no estaba pertrechada para semejante travesía, pero Grijalva mantuvo su parecer y empezó una penosa odisea: no descubrieron nada y después de penalidades varias, decidieron enfilar hacia las Molucas, muriendo Grijalva, al parecer asesinado. La expedición acabó en desastre y solo sobrevivieron tres hombres.

En 1542, el virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza, concedió el mando de otra expedición a Ruy López de Villalobos.[227] La flota salió el 1 de noviembre del puerto de Navidad. Al cabo de una semana descubrieron la isla de Santo Tomé y en las jornadas siguientes otras que formaban parte del archipiélago que llamaron del Coral. En enero encontraron otro grupo insular que llamaron de los Jardines, más tarde descubrieron la isla de los Matalotes o de San Ildefonso y el 1 de febrero de 1543 avistaron Mindanao. Una vez en Leyte —a la que llamaron Filipina— decidieron que regresara a Nueva España la *San Cristóbal*, que zarpó con ese destino el 26 de agosto, pero antes de cumplirse las dos semanas estaba de vuelta a causa de una tempestad. No fueron más afortunados cuando el 16 de mayo de 1545 lo intentaron con Ortiz de Retes desde Tidore, pues el 3 de octubre volvían después de descubrir una nueva tierra a la que llamaron Nueva Guinea: los pilotos alegaban que era imposible seguir adelante.[228]

Todos estos fracasos no disuadieron a la corte madrileña de seguir intentando lograr la ruta de retorno desde lo que el Tratado de Zaragoza había asignado a España, fiando en que esas islas reportarían las mismas ganancias que las Molucas en el comercio de las especias. Con ese objetivo, Felipe II ordenó en 1559 al entonces virrey de Nueva España don Luis de Velasco —otro de los convencidos de que se podía navegar en el Pacífico de oeste a este—, que preparase una expedición que sin tocar en las Molucas alcanzara las islas del Poniente y hallara la ruta de regreso a Nueva España.

Para que le asesorase, el virrey convocó una junta de expertos, entre los que estaban Pedro Menéndez de Avilés, general de las Flotas de Indias, Juan Pablo Carrión, capitán y uno de los pilotos de Villalobos, y Andrés de Urdaneta, que como consecuencia de la experiencia y conocimiento que había adquirido durante su estancia en las islas durante once años no solo estaba convencido de que el retorno era posible, sino también fácil; el mismo rey le escribió para convencerle de que participara en la empresa. Pero Urdaneta también creía que los barcos españoles no podían ir a la isla Filipina (la actual Leyte, bautizada así por Villalobos), al estar situada en la demarcación que el tratado zaragozano había asignado a Portugal.

Parece que Felipe II consideraba que el archipiélago de las Filipinas se encontraba en la zona española, pero el virrey y Urdaneta le manifestaron su parecer en contra, como le escribe Velasco en una carta de 28 de mayo de 1560: «No se puede ir a las islas Filipinas sin entrar en lo que toca al empeño, porque no menos están dentro de él que los Malucos, como V. M. lo mandará ver por la relación que va con esta, la cual se hizo solamente por mí y por Fray Andrés de Urdaneta, que es la persona que más noticia y experiencia tiene de todas aquellas islas, y es el mejor y más cierto cosmógrafo que hay en esta Nueva España».

Urdaneta aceptó la propuesta real en carta dirigida al rey de la misma fecha que la del virrey, y además en otra con la misma

data expone su opinión, insistiendo en que no deben ir los navíos a la Filipina y que se dirijan directamente a las Filipinas, parecer que el agustino desarrolló en un dictamen de 1561,[229] donde empieza por proponer el cambio del puerto de Navidad, malsano y con pocos materiales, por Acapulco, «que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos y para que en él sea la carga y descarga dellos, por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierto de las Indias», y expone qué fechas y derrotas son las más convenientes para la navegación de las naos expedicionarias. Si la zarpada se hacía en octubre, se dirigirían a la isla de San Bartolomé, a la que reconocerían por si pudiera servir de escala a los navíos, después seguirían hasta la isla de los Ladrones y desde allí directamente a las Filipinas. En caso de que la salida fuera entre el 10 de noviembre y el 20 de enero, los navíos irían hacia Nueva Guinea —cuya conquista era apetecida por Urdaneta— y arrumbarían luego hacia Filipinas. Y si no se podía salir en enero, convenía esperar hasta marzo o después, dirigirse al norte hasta alcanzar los 34º o más, enfilar hacia los Ladrones y luego hacia las Filipinas. En cuanto al regreso a Nueva España, proponía iniciarlo antes de la estación de los vendavales.

Los preparativos de la expedición fueron muy laboriosos, por lo que la zarpada no se produjo hasta el 21 de noviembre de 1564, muerto ya el virrey Velasco, lo que resultó decisivo para la derrota de la expedición, ya que se impuso el parecer de Juan Pablo Carrión, un piloto de la expedición de Villalobos, que fue nombrado almirante de la flota que se preparaba, y aunque finalmente no iría en la expedición, sí elaboró una especie de memoria exponiendo lo inhóspito de Nueva Guinea y la conveniencia de dirigirse directamente a las Filipinas, «tierra vastísima y de mucha contratación y rica … son islas que los portugueses nunca han visto y están muy a trasmano de su navegación, ni han tenido noticias dellas si no aya sido por alguna figura o carta de marear nuestra».

Tanto la opinión de Carrión como la de Urdaneta fueron ampliamente discutidas en la reunión de expertos presidida por Velasco y ambas fueron ponderadas por el Consejo de Indias antes de elaborar la Instrucción definitiva de la expedición. Velasco murió el 31 de julio de 1564, por lo que de los últimos preparativos de la expedición se encargaron la Audiencia de Nueva España y el visitador Jerónimo Valderrama, fijando las derrotas de la ida y la vuelta. Como en la ida irían directamente a las Filipinas, sin tocar en Nueva Guinea, como proponía Urdaneta, se pensó que si este conocía el cambio de ruta, no iría en la expedición y que era fundamental su presencia para el viaje de vuelta. Las instrucciones que se entregaron a Miguel López de Legazpi, que iba a ser el jefe de la expedición, no deberían ser abiertas hasta que se hubieran alejado 100 leguas de Nueva España. Entonces se enteró Urdaneta con disgusto del cambio de ruta. Los objetivos eran claros: salvar a los posibles supervivientes de expediciones anteriores, evangelizar a los naturales y encontrar la ruta de retorno.

Los barcos preparados para el viaje eran las naos *San Pedro* y *San Pablo*, los pataches *San Juan* y *San Lucas*, más un bergantín. En la navegación, el *San Lucas*, con una tripulación de 20 hombres, se fue distanciando del resto hasta desaparecer, apareciendo en agosto de 1565 en el puerto de Navidad y declarando su capitán Alonso de Arellano que a fines de enero de ese año había estado en Mindanao y que al no encontrar al resto de la expedición, decidió regresar. Si fuera cierto, ese patache sería el primer barco en cruzar el Pacífico de poniente a levante.

> Posteriormente, se ha dudado de la veracidad de este viaje, ya que parece improbable que pudieran haber tenido éxito en una empresa tan importante con escasos y pobres instrumentos de navegación y un solo mapa, con pocas armas pero sin municiones, y con alimentos que pronto se acabaron o corrompieron. Sin embargo, a partir de la relación de este viaje, sí parece probable que Arellano no estuviera mintiendo en su narración. De cualquier forma, se sigue considerando a Urdaneta como el auténtico descubridor del *tornaviaje,* porque… fue este último el que dibujó perfectamente todo el derrotero y el responsable, por tanto, de que la ruta quedara establecida durante los siguientes siglos entre Manila y Acapulco.[230]

El resto de la expedición avistó la isla de los Ladrones el 22 de enero de 1565 y el 22 de abril llegaba a Cebú, que fue conquistada en lo que quedaba de mes. Legazpi pensó entonces en el viaje de retorno. Por indicación de Urdaneta, se aprestó la nao *San Pedro*, a cargo de Felipe Salcedo, nieto de Legazpi, con una tripulación de 200 hombres y tres pilotos. El piloto mayor Esteban Rodríguez inició un relato del viaje de vuelta, pero no pudo terminarlo porque murió el 27 de septiembre de 1565; sí concluyó el suyo Rodrigo de Espinosa, segundo del piloto mayor. El 1 de junio de 1565 la nao zarpó de Cebú. Al salir del archipiélago arrumbaron al norte-este, encontraron la corriente del Kuro Shivo a principios de agosto, pudieron cruzar el Pacífico, llegando a California, territorio que desconocían; el 1 de octubre arribaban al puerto de la Navidad y el 8 atracaron en Acapulco: el tornaviaje era una realidad. En el viaje murieron 16 hombres y en la nao, salvo 18 en condiciones de trabajar, los demás estaban enfermos. Enseguida empezaría el establecimiento de las relaciones entre Acapulco y Manila; el Galeón de Manila o la Nao de la China sería una especie de prolongación de la Carrera de Indias hasta Asia a través de América y el Pacífico.

> Esta ruta transpacífica tardó algún tiempo en organizarse. Si bien puede darse la fecha de 1593 (para la que se habla incluso de la constitución a través de varias cédulas reales de un Reglamento de 1593) como la de la aparición de una regulación que iba a servir de base a todo el comercio posterior, esta norma fue sufriendo correcciones y modificaciones a lo largo de sus más de doscientos años de duración. Además, pese a estas medidas tendentes a la normalización de la ruta, el tráfico padecería todavía durante los primeros años de funcionamiento de toda una serie de vacilaciones y dificultades a la hora de resolverse a adoptar un modelo rigurosamente definido.[231]

Enseguida quedó de manifiesto la dificultad que supondría mantener desde Nueva España un flujo repoblador y constante hacia las Filipinas, a donde llegaron en 1571 dos navíos con 140 hombres de guerra, viaje al que seguirían otros, siendo los que aportaban mayor número de soldados y repobladores aquellos en los que iban los gobernadores, pues las flotas entonces eran más numerosas e iban mejor equipadas.

El sistema del galeón quedó establecido duraderamente entre 1573-1576 y 1591-1593 y así permanecería hasta 1750-1754, cuando Ovando introdujo unas innovaciones que luego se completarían con las de 1769. Novedades que hacen del comercio del Galeón una práctica diferente de la existente en relación con Indias, pues va a ser un «comercio de tránsito intercolonial».

> Al no funcionar los ensayos practicados para introducir un sistema de intercambios de mercaderías orientales a «trueque y rescate» de producciones obtenidas en las propias islas Filipinas y poder excusar, de ese modo, la «saca de mucha suma de reales» que, desde el primer momento, se comprobó era el único modo de pago o contravalor aceptado por los mercaderes chinos y japoneses. Ante lo costoso de mantener el tráfico por cuenta de la corona se limitaron y finalmente desaparecieron las restricciones impuestas a los comerciantes privados para negociar. Hacia 1589 la privatización del tráfico era un hecho…
>
> Desde 1593 en adelante no vuelve a hablarse más del fomento del tráfico a Filipinas, tan solo de regularlo, como quedaría fijado en la Reglamentación del Galeón de Manila a Acapulco de dicho año.[232]

La forma en que se produjo el asentamiento español en Filipinas y la naturaleza de la contratación entre los mercados de Asia y el americano-español-europeo a través del Galeón de Manila originó «un sistema de negociar único en la historia del comercio internacional». Un sistema en el que participaba la colonia española asentada en el archipiélago y era de una fácil administración, sin apenas riesgos económicos, de altos rendimientos a corto plazo, sin otra alternativa más rentable desde la economía productiva.

La falta de interés en España y en Nueva España por las economías productivas de las islas Filipinas apenas estimuló su desarrollo, por lo que escasamente se incrementó la población española y sin los recursos proporcionados por el Galeón no hubiera podido subsistir, a diferencia de los asentamientos portugueses desde fines del siglo XV, de los holandeses a fines del siglo XVI en Ternate y Batavia y de los ingleses a comienzos del siglo siguiente, unos resultados que radicaban en la naturaleza del asentamiento seguido: las factorías en el caso portugués, las compañías privilegiadas en el de los holandeses e ingleses; en los tres casos se limitaron a disponer de las bases mercantiles

necesarias para asegurarse el control del tráfico asiático, mientras que en el caso español se mantuvo el modelo indiano y la plata americana sería otro factor diferenciador de los otros modelos de explotación aplicados en el Pacífico, que redujo la contratación colonial española en Filipinas a un comercio de intermediación «de las manufacturas orientales bajo un sistema de monopolio mercantil inusitado que iba más allá de cuanto hasta entonces se hubiera planeado desde la teoría y praxis del mercantilismo moderno, incluido el modelo aplicado a las Indias españolas».[233]

> El interés económico de la corona española sobre Filipinas se centró en el comercio de especias… También tuvo su peso la consideración de las islas como vía de entrada en el comercio chino…
>
> Un síntoma evidente de la aceptación de los productos chinos por los mexicanos fue la petición de los comerciantes de Sevilla para que el comercio entre Manila y Acapulco fuera interrumpido… aunque el… virrey de Nueva España defendió con éxito… que el tráfico de productos chinos continuara…
>
> Con todo, hasta que el tráfico Manila-Acapulco mostró las posibilidades económicas que encerraba, hubo una etapa de tanteos en la que los comerciantes no se atrevieron a arriesgar demasiado.[234]

Por otro lado, los galeones que hacían esta ruta estuvieron con frecuencia librados a sus propias posibilidades.

> A mediados del siglo XVIII… en Filipinas todavía funcionaba la estructura naval creada poco después de la ocupación española del archipiélago, semejante a las que funcionaban en el resto del Imperio de los Austrias españoles, formada por armadas regionales que se preparaban y armaban cuando la necesidad lo requería… Junto a la Armada de Filipinas, compuesta por los buques de la Carrera del Galeón, desde los primeros años de la ocupación se construyeron armadas de galeras y galeotas para enfrentarse a los ataques de los corsarios japoneses, chinos, ingleses y holandeses.[235]

Pese a ello, los holandeses lo más que consiguieron fue incendiar un galeón en 1587 y no lograron capturar ningún otro en el siglo XVII, aunque lo intentaron en 1620. A partir de 1641, un barco de guerra esperaba en el estrecho de San Bernardino al galeón procedente de Acapulco con la plata y lo escoltaba hasta Manila. Otra cosa fue la constante amenaza pirática japonesa y china, que sufrieron los españoles desde que se instalaron en Filipinas.

Los piratas japoneses tenían su base en Kagoshima y en 1581 se presentó en Cagayán una flota de veintisiete navíos al mando de Tai Fusa; la conjunción de esfuerzos de los nativos y del gobernador Gonzalo Ronquillo de Peñalosa logró la expulsión de los nipones en 1583. Por parte de los chinos, Lin Feng (Limahon) en 1574 atacó Manila con 60 barcos, pero fue rechazado y acosado, al norte, en Panganisán en 1576. Más famoso fue Kosinga, como llamaban los europeos a Zheng Chenggong o Guoxingye, un decidido legitimista defensor de la dinastía Ming frente a los manchúes, antes de establecerse en Formosa en 1661 (había sido abandonada por los españoles en 1642), donde los holandeses se rindieron en Fort Zelandia en 1662. Kosinga murió por entonces.

La tercera piratería en las Filipinas la protagonizaron los malayos musulmanes, con sólidas posiciones en la mitad sur de Mindanao y en las Joló o Sulú, donde no solo resistían la penetración española, sino también mantenían una guerra permanente, que manifestaban en ataques continuos contra las islas ocupadas por los españoles, que contraatacaron en los primeros años del siglo XVII.

> Otras [expediciones] se sucedieron a lo largo de la primera mitad del siglo XVII: las enviadas por el gobernador Juan Niño de Tábora contra Mindanao primero (1628) y después contra Joló (1630), empezada con un ataque devastador, pero concluida con una apresurada retirada, las dos del gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera contra Mindanao primero y después contra Joló (1637-1638), la de Pedro Almonte contra Joló y la isla de Tawi-Tawi en el mismo archipiélago y, ya fuera de este marco, la de Durán de Monforte contra la isla de Borneo, que concluyó con la destrucción de trescientas naves enemigas (1641).[236]

Pero los ataques españoles fueron replicados por los musulmanes de Mindanao y Joló.[237] Desde 1638 contaban con la alianza de los holandeses, que habían establecido pactos también con los sultanes de Ternate, si bien un poderoso ataque conjunto acabó mal para holandeses y musulmanes. El contraataque español se tradujo en un tratado de los españoles con Joló en 1646, por el que aquellos se retiraban a la fortaleza de Zamboanga, en Mindanao, que se había construido en 1634 y que fue abandona-

da en 1662 por el gobernador Sabiniano Manrique de Lara, pero su reconstrucción por Felipe V en 1718 reavivó el enfrentamiento naval con los moros.

Desde 1600 quedó patente la agresividad holandesa, que se manifestó en el ataque de Olivier van Noort, procedente del Pacífico, quien con dos navíos pretendía apoderarse de Manila, pero en el choque naval fue rechazado por los españoles. En 1601 se creó la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), que disfrutaría del monopolio comercial holandés con las Indias Orientales durante veinte años, además de gozar de grandes atribuciones política y militares. En 1605, mandados por el almirante Cornelio Maatalief, los holandeses ocuparon las Molucas, expulsando a los portugueses de Tidore, Ternate y Amboina. Las dos primeras fueron recuperadas por la reacción española desde Filipinas imponiendo la soberanía española en ellas.

Pese a la firma de la Tregua de los Doce Años, los holandeses continuaron sus ataques. Los españoles prepararon en Cavite una flota de quince naves que en 1610 derrotó a los holandeses, capturando un cuantioso botín, más de cincuenta piezas de artillería y causando la muerte al almirante enemigo. Ternate y Tidore se mantuvieron hasta que fueron abandonadas en 1662 por el gobernador Manrique de Lara. En 1622 los holandeses fueron rechazados en su ataque a Macao.

Iniciada la separación de Portugal de la Monarquía Hispánica, los holandeses persistieron en sus ataques a las Filipinas en 1646, 1647 y 1648; en este último año, las fuerzas navales españolas tuvieron que aceptar tres combates que resolvieron favorablemente, obligando a los invasores a regresar a su base de Batavia, adonde también tuvo que retirarse Abel Tasmam al fracasar ante Manila. La paz de Münster (1648) supuso el reconocimiento de la independencia de Holanda y la desaparición de la oposición hispano-holandesa.

El Pacífico siguió siendo durante décadas el «lago español».[238]

3

EL AJUSTE DEL SISTEMA

Como todas las cosas que empiezan, la Carrera de Indias y su instrumento, la Flota de Indias, necesitaron no solo una puesta en marcha, sino también un perfeccionamiento progresivo. La Casa de Contratación será el instrumento fundamental, la institución clave en el sistema, en cuya cúspide se situaría el Consejo de Indias, que fue la suprema institución asesora del monarca en los asuntos relacionados con Ultramar y tendrá unas atribuciones marineras.[239] Además de sus diversas funciones, la Casa de Contratación dispondrá de un soporte económico que dimana de la misma Carrera y contará con un personal que se encargará de la realización de la Carrera proporcionándole la formación necesaria e instruyéndolo en el arte de marear. El establecimiento y la aplicación de controles y registros harán el resto para que el sistema funcione de la manera más eficiente posible, dadas las circunstancias.

LA CASA DE CONTRATACIÓN

Ante la progresiva complicación de los asuntos de Indias, que desbordaban la capacidad de un hombre solo, como era la del arcediano de Sevilla Juan Rodríguez de Fonseca,[240] los Reyes Católicos pensaron en la creación de un organismo colegiado que asumiera lo relacionado con los asuntos americanos, y a mediados de 1502, aproximadamente, se elaboró lo que sería el primer boceto de dicho organismo, atribuido a Francisco Pinelo, jurado, fiel ejecutor en Sevilla y tesorero en el segundo viaje colombino,[241] que presentaba claras semejanzas con la portuguesa Casa da Guiné e Mina.[242] Posteriormente, la datación ha sido corregida y situada en 1503 y su autoría se ha atribuido a Juan Rodríguez de Fonseca.[243]

Precedentes

Desde el descubrimiento de América, los asuntos relacionados con el comercio se controlaron mediante el establecimiento de una Aduana en Cádiz y otra en La Española, pero el progresivo incremento del tráfico con las nuevas tierras descubiertas y los asentamientos que en ellas se iban produciendo exigieron el aumento de la contratación y el perfeccionamiento del sistema, lo que entraña un proceso que culmina en 1503, existiendo unos precedentes que pueden tener valor referencial[244] tanto en lo relacionado con la ordenación jurídica de la institución como en la realización práctica de sus cometidos comerciales y de control.

En el plano jurídico, la primera sistematización tuvo lugar en el Consulado del Mar de Cataluña. Más tarde se formaría el Almirantazgo en Burgos, verían la luz las primeras reglamentaciones y leyes marítimas de Castilla y nacerían los consulados del mar[245] para proteger la actividad mercantil naval, que actuaban como intermediarios con la corona negociando los impuestos y prorrateándolos entre sus miembros. Su aparición en la costa mediterránea fue muy anterior a la de los de Castilla,[246] pues en el primer tercio del siglo XIII la flota catalana, protegida por los

condes, de una gran eficiencia en su intensa actividad, estaba regulada por el *Llibre del Consolat del Mar*,[247] auténticamente modélico en el ámbito mediterráneo, cuyo contenido reunía las normas para las relaciones comerciales y marítimas entre los pueblos. Pedro III de Aragón pasa por ser quien estableció el primer Consulado del Mar en Valencia en 1238, que se regiría por las costumbres existentes en Barcelona. En 1343, Pedro IV *el Ceremonioso* establecería otro similar en Mallorca.[248] Su sistema procesal era bastante sencillo, sin apenas juicios y con procedimientos rápidos y expeditivos.

En el Cantábrico la práctica consuetudinaria informaba las decisiones de los jueces, como las del tribunal marítimo de la isla de Olerón y de La Rochela, donde en el siglo XII se reunían los *Rolles des jugements d'Oleron*, que se difunden por el Atlántico europeo y que aplicarán los alcaldes de mar y el almirante de Castilla. En el reinado de los Reyes Católicos se crea el Consulado de Burgos a finales del siglo XV (1494).[249] A principios del siglo XVI se crea el Consulado de Bilbao (1511),[250] rival del burgalés. Más tardíos son otros consulados, nacidos ya cuando funcionaba la Casa de Contratación, como los de Sevilla (1543) y Cádiz (1556).[251]

Por otro lado, desde el siglo XIV se están produciendo expediciones a la costa africana occidental, en cuya organización, reglamentación y viabilidad participaba la corona. Ya en 1251 Fernando III *el Santo* concede a los comerciantes genoveses, muy numerosos en Sevilla, que puedan tener un barrio y sus instalaciones para comerciar libremente, pagando los derechos correspondientes. Más tarde, en 1398, Enrique III de Castilla ordenaba a todos los comerciantes de su reino, naturales y extranjeros, que cargaran sus mercancías en barcos españoles preferentemente, pagando el mismo costo por el flete, según se especificaba en el privilegio que contenía esta orden. En tiempos de los Reyes Católicos, una real provisión de 1475 ordenaba el establecimiento en Sevilla de dos receptores del quinto regio corres-

pondiente a las mercaderías rescatadas en África; los receptores serían el Dr. Antón Rodríguez de Lillo, perteneciente al Consejo Real, y Gonzalo de Coronado, regidor de Écija, «sin cuya licencia nadie osará enviar navíos a dicho rescate so penas gravísimas». Y el 4 de marzo de 1478 se permitía a todos los súbditos comerciar libremente con la costa africana occidental, concediéndose un seguro sobre los atentados que sufriesen ellos o sus bienes, siempre y cuando en las naves fuera un escribano que anotara lo que los barcos llevaban y traían para que pagaran fielmente el quinto regio y demás derechos reales.

Antes de los viajes colombinos se producían expediciones a las costas de Guinea y más al sur y a las costas de Berbería, por lo que los Reyes Católicos colocaron en Sevilla receptores que recaudaran los tributos que debían pagar dichas expediciones y funcionarios permanentes supervisores de que las empresas se hacían con licencia real expresa, condición indispensable para comerciar con esas tierras. Es significativo que en 1493, ya descubierta América, los Reyes Católicos dieran las instrucciones que debería seguir Bernal Díaz Pisa, «contino de nuestra casa que lleva el cargo de Contador de Indias».

Precisamente, el 29 de mayo de 1493 los Reyes firmaron en Barcelona una minuciosa «Instrucción del Rey y la Reyna, nuestros señores para Don Cristóbal Colón», relativa a los viajes y a la organización de los territorios descubiertos, por la que le hacían saber al almirante su intención de establecer un servicio regular entre Sevilla y América mediante una carabela mensual en ambos sentidos. Dos años más tarde, una real provisión reglamentaba el paso de los naturales de los reinos españoles a las Indias, determinando que las expediciones saldrían de Cádiz, donde funcionarios reales dejarían constancia de los viajeros y mercancías de cada expedición, cobrando los reyes la décima parte del tonelaje. En ese mismo año de 1495 el banquero amigo de Colón Juanotto Berardi propone a los monarcas un método para organizar el comercio con las Indias, aconsejando se diera liber-

tad plena para comerciar con La Española, y especificando las compras y los pagos que deberían hacerse por las carabelas que se emplearan, que podían ser cuatro inicialmente y al cabo de dos meses otras ocho.

También tienen valor como precedente de lo que luego serán cometidos de la Casa de Contratación los asientos que se firman entre la corona y los responsables de los llamados viajes menores, andaluces o de rescate, que se suceden desde 1499 hasta 1503 y que realizan Alonso Vélez de Mendoza (zarpa con cuatro carabelas), Rodrigo de Bastidas (iba con dos naves), Diego de Lepe (con tres), Alonso de Ojeda, Pero Alonso Niño, Cristóbal Guerra y Vicente Yáñez Pinzón.[252] Fueron expediciones privadas, en las que la corona participó dando la autorización para que pudieran realizarse, en lo que fue importante Rodríguez Fonseca. El acuerdo se recogía en unos asientos con las condiciones del viaje y la presencia obligatoria de un veedor en cada nao ante el que se registrarían los rescates realizados y todo debería llevarse a Cádiz.

En los años que van desde el descubrimiento al establecimiento de la Casa de Contratación hay aspectos poco claros sobre la financiación de las expediciones favorecidas por la corona y cuáles eran las condiciones en que se llevarían a cabo. Ella participaba minoritariamente en los gastos, concedía licencias, premiaba con honores y cargos, además de disponer cómo deberían progresar los asuntos en América. También hay constancia de la participación en la financiación del genovés Berardi, quien poco antes de morir en 1495 había acordado con los reyes el establecimiento de lo que se podría considerar el primer servicio regular de comunicaciones con las Indias, consistente en doce naves con una capacidad total de 900 toneladas. Antes de morir, Berardi recurrió a la mediación de Fonseca y en noviembre de 1495 salieron las primeras cuatro carabelas, pero una tormenta las hizo naufragar. Américo Vespucio tomó el relevo de su patrón Berardi y en septiembre del año siguiente despachó los primeros bar-

cos específicamente destinados al tráfico comercial con América.

Para el resguardo de las mercancías llevadas desde España o compradas en las Indias se ordenaba a Colón la construcción de una Casa Aduana, a cuyo frente estaría un tesorero real, y en la península se levantaría otra en Cádiz, puesta bajo las órdenes de Juan de Soria, que sería el primer regulador del tráfico indiano.[253] Desde Sevilla, Fonseca[254] y el oficial Jimeno de Briviesca procuraban entorpecer todo lo posible las medidas reales favorables a Colón. Ausente el clérigo en 1501 por un viaje a Inglaterra, los Reyes Católicos se convencieron de la necesidad de que los crecientes asuntos indianos fueran responsabilidad de un organismo con personal fijo y un adecuado aparato burocrático.

Creación y dinámica de la Casa de Contratación

Se ha apuntado como un paso previo a la creación de la Casa de Contratación la especie de triunvirato que designaron los Reyes Católicos en 1501 para sustituir a Fonseca, que había sido enviado a Inglaterra. Lo formaban Gonzalo Gómez de Cervantes, Jimeno de Briviesca, que actuaría como contador de los gastos ocasionados por la organización de las armadas, y Gaspar de Gricio, escribano mayor de rentas reales en Indias. Pero el objetivo perseguido «no podía estar suficientemente servido por el mecanismo inorgánico constituido por Gómez de Cervantes, Briviesca y Gricio. Ello debe ser tenido en cuenta como dato esencial al considerarlos orígenes de la Casa de Contratación».[255]

Cuando aún no había regresado Colón de su cuarto viaje, firmaron los Reyes Católicos, el 20 de enero de 1503 en Alcalá de Henares, la real provisión que creaba la Casa de Contratación.[256] La dotan de unas Ordenanzas de veinte artículos y la ubican en Sevilla. La nueva institución recibiría «los trabajos técnicos, tan

desagradables, aunque importantes, que hasta entonces habían pesado sobre los reyes y su representante sevillano, don Juan Rodríguez de Fonseca».[257] Pero eso no iba a significar que Fonseca fuera postergado, ya que conservó toda su influencia y «continuó siendo prácticamente el ministro de las colonias», aunque compartiendo el asesoramiento al rey en todo lo relativo a Indias con Gricio entre 1504 y 1508, y cuando en ese año falleció el secretario, le sustituyó Lope Conchillos, si bien pierde tan importante posición durante el reinado de Felipe el Hermoso, la regencia de Cisneros y el breve espacio de tiempo en que Carlos I encargó a Jean Sauvage de los asuntos americanos.[258]

La nueva institución iba a asumir todos los asuntos mercantiles relacionados con América y Fonseca —con algún que otro altibajo— será el máximo consejero real en los temas indianos hasta la creación del Consejo de Indias en 1524. La Casa sevillana presentaba una gran diferencia respecto a la portuguesa: sería solo un organismo de control y no de organización del comercio, ya que no tenía ni capital ni experiencia en este sentido, por lo que el comercio se dejaba a la intervención de los particulares, pues se descartaba la institucionalización de un capitalismo de Estado al modo portugués.[259] Su finalidad quedaba claramente establecida en el primero de los artículos:

> Ordenamos y mandamos que en la ciudad de Sevilla se haga una Casa de Contratación para que en ella se recojan y estén el tiempo que fuere necesario todas las mercaderías y mantenimientos e todos los otros aparejos que fueren menester para proveer todas las cosas necesarias para la contratación de las Indias, e para las otras islas o partes que Nos mandaremos, e para enviar allá todo lo que de ello convenga enviar, para en que reciban todas las mercaderías e todas las cosas que de ellas se enviaren a estos nuestros reinos, para que allí se venda de ello todo lo que se hubiere de vender e contratar a otras partes donde fuere necesario; la cual dicha Casa mandamos que sea hecha de manera que haya en ella disposición para todo lo susodicho.

Unos días más tarde, otra real provisión firmada por la reina solamente el 14 de febrero de ese mismo año creaba los tres cargos más importantes de la Casa y designaba a quienes debían ocuparlos, que se encargarían de almacenar, contratar y vender aparejos y mercaderías para Indias, registrando todas las opera-

ciones que se hicieran por cuenta de la Real Hacienda; igualmente, se encargarían de las operaciones necesarias para la preparación de los navíos, elegirían las tripulaciones y proporcionarían las instrucciones náuticas y los instrumentos necesarios. Funciones que estarían a cargo de los tres oficiales principales de la Casa:

— Tesorero: fue designado el doctor Sancho de Matienzo, jurista y canónigo sevillano, que ejerció el cargo hasta 1521. Tenía bajo su responsabilidad lo relacionado con el dinero, metales y joyas procedentes de las Indias, incluidos los bienes de difuntos, y era, además, el custodio de las Cajas Reales y de los libros de la Hacienda Regia.

— Contador/escribano: el elegido fue Jimeno de Briviesca, que había intervenido en la preparación de los viajes de Colón y conocía bien los temas indianos, además de desempeñar las funciones de secretario de la Casa. Estuvo en ese puesto algo menos de siete años. Llevaba la contabilidad con la obligación de reflejarla exacta y puntualmente en los libros registros.

— Primer factor: el genovés Francisco Pinelo ocupó el cargo. Amigo de Colón y posiblemente el autor del proyecto de 1502, participante en la preparación de las navegaciones colombinas a Indias, murió en ese cargo en 1509. Responsable de los negocios, estaba encargado del almacén de mercancías y lo relacionado con el avío de flotas y armadas.

En los años primeros, la Casa llevó a cabo una destacada actuación al reclutar colonos y como órgano consultivo de la corona en cuanto se refería al tráfico con América, pero progresivamente se fue apartando del comercio ultramarino al pasar este a

manos privadas y se «irá limitando su participación en la Carrera de Indias hasta reducirla a sus objetivos fiscales y a sus complejas operaciones de crédito de la Real Hacienda»,[260] si bien su labor como organismo científico fue muy meritoria en relación con la ciencia náutica y la navegación.

A medida que progresaba la penetración española en América y se incrementaban las relaciones con las nuevas tierras, la Casa de la Contratación fue recibiendo nuevas ordenanzas que la iban adecuando a la realidad cambiante y de complejidad creciente en las Indias. Y así, el 1 de junio de 1510,[261] Fernando el Católico firmaba en Monzón una real provisión con la nueva reglamentación, donde además de delimitar competencias para evitar roces con el Cabildo y la Audiencia hispalenses, se fijaban los horarios de funcionamiento, se perfeccionaban los asientos y registros y se le encomendaba el control de pasajeros,[262] dejando constancia de su nombre, origen, destino y otras circunstancias personales, evitando el paso de todos aquellos a los que les estaba prohibido viajar a Indias: judíos, moros, herejes, cristianos nuevos, penitenciados por la Inquisición, gitanos y los del delito nefando.

> En las primeras ordenanzas se enuncia el objetivo y competencia de la Casa y las de 1510 marcan ya las misiones que van a ocupar a la institución en lo que es el control de los transportes, comunicaciones y comercio, en la habilitación de tripulantes como una escuela náutica y, sobre todo, como un órgano de la Administración General de las Indias. Unas terceras, de 1531 (sancionadas en Ávila), se hicieron necesarias para compilar todo lo legislado al efecto en bien de las partes, de los oficiales que debían hacer cumplir la norma y de los particulares a quienes conviene saber lo que la ley esta sanciona.[263]

Desde el primer momento, la Casa de la Contratación se encargó de conservar la documentación que su existencia y funciones generaba, custodiándose sus libros en una de las tres arcas con tres llaves que existían en ella, origen del archivo que estuvo en la sede de la Casa en el Alcázar sevillano y allí se mantuvo «cuando la institución se traslada a Cádiz a principios del siglo XVIII, quedando en aquella ciudad [Sevilla] una subdelegación. La plaza de archivero… pervivió hasta 1773».[264] La documentación se debió ver afectada por tres incendios, dos en el siglo XVII y uno

en el XVIII, y por el expolio realizado, posiblemente, por Diego de Villarroel en la cartografía del padrón real.[265]

En 1511 la Casa recibía plena jurisdicción civil y criminal en cuanto estuviera relacionado comercial y navalmente con América. A sus tres oficiales principales se les llama ya jueces de la contratación. En este particular, no faltaron roces con la Audiencia de Grados de Sevilla, con los tribunales del Asistente, con los de alcaldes mayores sevillanos y con el Consulado a partir de 1543. Las facultades judiciales de la Casa de la Contratación se fueron delimitando sucesivamente, y así, en 1539, adquiere mayor independencia y en 1583 se constituye la Sala de Justicia, cuyo personal es privativo y se diferencia de los tres jueces primitivos, que ahora constituyen la Sala de Gobierno de la institución. Los componentes de la Sala de Justicia eran un presidente letrado, dos jueces también letrados —enseguida se les llamaría oidores— y uno de los escribanos de la Casa. Más tarde, en 1596, se añadiría una tercera plaza de juez letrado. Al crearse el Consejo de Indias y pasar la Casa de la Contratación a depender de él, ante la Sala de Justicia del Consejo deberían presentarse las apelaciones en los pleitos de cierta cuantía. Dicha Sala, a partir de 1575, se denominó Escribanía de Cámara de Justicia.

La casuística judicial era de gran variedad, pues figuran autos relativos a la emigración ilegal, tráfico ilícito, embargos y decomisos de bienes, cuestiones relacionadas con la navegación (naufragios, arribadas, no respeto de las rutas, etc.) y con la vida a bordo de los navíos (como muertes, peleas, desacatos o sodomía), además de los relativos a la contabilidad tanto relacionados con la avería y demás impuestos como los originados por las quiebras que se producían. Por otro lado, los autos instruidos por los fiscales de la Casa de la Contratación se referían al quebrantamiento de la legislación y normativa establecidas, a los derechos del fisco, contra fiadores y maestres, etc. La Casa también entendía en los autos de bienes de difuntos[266] y los suscita-

dos entre partes a causa de reclamaciones de salarios, de cantidades en metálico o de mercancías.

> Con el transcurso de los años las tareas desarrolladas por la Casa adquirieron tal complejidad que se hizo necesario crear nuevos cargos con misiones concretas como los de piloto mayor, correo mayor, artillero mayor, además de un buen número de oficiales subalternos: un alguacil, dos visitadores de navíos (desde 1512), portero, escribanos, diputados, comisarios delegados, etc. Y más adelante, con la política de venta de oficios públicos y la inevitable burocratización que afecta a todos los organismos públicos, se produce un importante aumento de la plantilla de la Casa, que de las dos docenas de funcionarios de los que se compone en 1552 pasa nada menos que a 110 en 1687.[267]

Al crearse en 1508 el cargo de piloto mayor[268] la Casa se convertía también en un centro hidrográfico y escuela náutica. Las funciones del nuevo oficial consistían en examinar a los pilotos que pretendiesen navegar en la Carrera de Indias y confeccionar las cartas de marear y el padrón real (mapa de lo que se iba conociendo en América), siempre actualizado con los informes que proporcionaban los pilotos que regresaban a Sevilla.[269] El cargo fue ocupado por descubridores y científicos de solvencia reconocida, como fueron Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto o Alonso de Chaves. Más tarde, en 1552, se creaba en la Casa de Contratación la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía, lo que hacía de la institución la primera escuela europea de esta naturaleza.

Por lo que se refiere al padrón real, fue una especie de modelo cartográfico que se iba ampliando y mejorando a medida que progresaban los descubrimientos y sobre ellos los pilotos de los navíos iban llevando la información a la Casa de la Contratación cuando volvían de sus viajes. El padrón se empezó a realizar por orden real y fue actualizado en 1512, 1526 1535, 1553, 1594 y 1599, más alguna otra actualización en el siglo XVII. No se ha conservado ninguno de la versión original, posiblemente debido a que se destruían los que iban quedando superados por los sucesivos añadidos y mejoras. También pudo influir en esta carencia, quizás, el robo que realizó Domingo de Villarroel o Vigliaruola en 1596, huyendo a Burdeos llevándose consigo la documenta-

ción que pudiera estar en su poder en el momento de su fuga; también es posible que se perdiera en el incendio de 1604, cuando se quemaron las cartas de navegación que había realizado Andrés García de Céspedes. Lo que conocemos del padrón real son algunas copias que se hicieron durante el reinado de Carlos V por los cartógrafos de la Casa de la Contratación, como García de Toreno, Diego Ribero, Juan Vespucio y demás, que se utilizaron como regalo a personajes importantes y que están en centros extranjeros.

El Consejo de Indias, creado en 1524 con competencias gubernativas, militares, judiciales, religiosas y fiscales, se convirtió en el organismo intermedio entre la Casa y el rey y esta dejó de ser la única institución relacionada con América. En 1531 y 1539 se publicaron nuevas ordenanzas y disposiciones que perfilaban los cometidos que ya disfrutaba la Casa de Contratación, que fue relevada de un gran número de actuaciones judiciales por el Consulado o Universidad de Cargadores de Indias, una especie de gremio que incorporaba a los comerciantes con América, que contaba con un prior, dos cónsules, cinco diputados y consiliarios y otros funcionarios que sustanciaban los pleitos civiles de los agremiados con procedimientos simples, expeditivos y baratos. Si los litigantes no aceptaban la sentencia, el caso se veía ante un juez de alzada que era nombrado anualmente por el rey.[270] De las ordenanzas dadas a la Casa de Contratación, las más completas fueron las de 1552, reimpresas en 1585, y la base del Libro IX de la *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*, publicada en 1680.

> Justo pocos años después del descubrimiento y puesta en explotación de los ricos filones argentíferos de Potosí (1545) y Zacatecas (1546), la definitiva reglamentación del régimen de flotas (1561-1564) y la consiguiente y espectacular potenciación del tráfico atlántico, la Casa de Contratación se reafirmaba en su condición de centro neurálgico y organismo de control de la Carrera de Indias.[271]

Por entonces ya estaban definidas y claramente establecidas las funciones principales de la Casa de Contratación: control del

tráfico con Ultramar, preparación y control de las flotas, depositaria de los caudales reales y privados, oficina de emigración a América, escuela náutica, centro de investigación y tribunal de justicia. No habría cambios sustanciales hasta la llegada de los Borbones en el siglo XVIII. En el XVII acusó defectos claros, como corrupción en todos los niveles, prevaricación, clientelismo, cohecho e hipertrofia funcionarial en los diferentes grados de la plantilla. La venta de cargos afectó a la Casa de Contratación en los distintos puestos, menos en los de la Administración de Justicia, es decir, el fiscal y los tres oidores; la venta se llevó a cabo desde la década de 1630 tanto a perpetuidad como en expectativa de sucesiones futuras. En el primer caso, el cargo era hereditario y podía desempeñarse por el comprador o un teniente con la facultad de nombrar a todos los subalternos. En 1632 el cargo de contador se vendió en 50.000 ducados; cinco años después los dos visitadores de navíos se vendieron en 7.500 ducados cada uno; los cargos de factor y tesorero, vendidos en expectativa de sucesiones futuras por no estar vacantes, le costaron a los compradores 12.000 y 13.000 pesos, cantidades que a finales del siglo se habían elevado a 20.000. Todo ello redundó en deterioro de la institución. La pesquisa de 1643 mostró la corrupción generalizada existente en ella, pues evidenció que el presidente y los jueces letrados hacían un uso indebido de los bienes de difuntos, que un veedor de armada y dos tenientes practicaban un comercio clandestino, por cohecho fue imputado el proveedor de la Armada, mientras que el oficial mayor de la Tesorería lo fue por estafa y falsificación de recibos y el fiscal y un escribano lo fueron por soborno y cobro de derechos excesivos.

> Hoy ningún historiador solvente admite que el contenido del tráfico real sea el oficialmente consignado por la burocracia portuaria a uno y otro lado del Atlántico... en un siglo como el XVII, en el que la corrupción administrativa, el fraude, el contrabando y la simple ocultación (cuatro fenómenos distintos que con frecuencia aparecen combinados) alcanzaron proporciones escandalosas en ambas orillas del Atlántico, sobre todo en la segunda mitad de la centuria.[272]

Para la sede de la Casa se pensó en las Atarazanas, próximas al río y con espacio suficiente para ubicar la nueva institución, pero ante los riesgos de inundaciones y riadas se optó por los Alcázares —desde el siglo XIII allí estaban el Almirantazgo de Castilla y su tribunal—, en la parte conocida como el Cuarto de los Almirantes y el sector anexo de los Cuatro Patios; era la parte más cercana al muelle de las Muelas o las Mulas, donde la Casa permanecería hasta 1717, en que fue trasladada a Cádiz. Una zona de la parte asignada ya existía, pero otra hubo que levantarla de nueva planta. Las obras comenzaron en 1503, según proyecto de Juan de Limpias, maestro mayor de obras, y duraron tres años. Una segunda etapa constructiva tuvo lugar entre 1506 y 1515 para incorporar el Cuarto de los Cuatro Palacios y construir una segunda planta sobre las crujías que daban a la plaza de delante. Un total de unos 600 m^2, que en cualquier caso, resultaron insuficientes para las necesidades de la institución, lo que originaría molestias y problemas hasta el punto de que en 1508, cuando Américo Vespucio fue nombrado piloto mayor, tuvo que dar las clases en su domicilio particular y la cátedra de Cosmografía tuvo por aula la capilla. En 1553, por la compra del Hospital de Santa Isabel, contiguo a la Casa, se pudo ampliar la superficie ocupada por esta, entre cuyas dependencias estaban la sala para las audiencias, almacén, oficinas para el contador y el escribano, cárcel, viviendas del alguacil, factor, contador y tesorero, etc. En el siglo XVII, en 1604, el inmueble sufrió un terrible incendio que afectó incluso a la estructura, y en 1611 se iniciaron las obras de una nueva cárcel en el solar de unas casas propiedad del Alcázar, fuera del edificio primitivo, pero colindantes a él.

En 1583, por las protestas del Cabildo Catedralicio sevillano, que consideraba que las gradas del templo no eran lugar adecuado para las transacciones comerciales con Indias, se inició la construcción de la Casa Lonja,[273] de acuerdo con los planos de Juan de Herrera, concluida en 1598 y que sería la sede del Con-

sulado de Cargadores de Indias (desde 1785 hasta hoy es el Archivo General de Indias).

> Las obras de este sobrio y hermosísimo inmueble, tan clásico y renacentista en sus proporciones, se prolongaron hasta... 1646, fecha en que empezó a ser ocupado por los tratantes y mercaderes. Pero hasta entonces y desde luego a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, todas las transacciones siguieron celebrándose en las famosas y concurridas «gradas» a pesar de las continuas protestas del Cabildo Catedralicio.[274]

La pugna Sevilla-Cádiz

La importancia del monopolio indiano para Sevilla está fuera de toda duda. Allí se asienta la Casa de la Contratación, el almojarifazgo mayor, un cordón aduanero en el litoral meridional, que gravaba el tráfico con Europa de un 5 a un 20 por ciento, y el almojarifazgo de Indias, un 5 por ciento al que se sumaba el 10 por ciento de las alcabalas, que por lo general se arrendaban.

Las cifras del comercio indiano son elocuentes. En 1506 zarparon 35 barcos con un total de 3.309 toneladas, que en 1550 ya eran 215 embarcaciones y 32.355 toneladas. En la segunda mitad del siglo XVI prosigue el incremento, pues de 1562 a 1608 supone un 176 por ciento el de los navíos y un 238 por ciento el del tonelaje, siendo los años que van de 1567 a 1585 los de mayores subidas, pues el número de navíos pasa de 114 a 213, aumentando el volumen del tráfico en un 50 por ciento. Son años en los que la anexión de Portugal pudo favorecer tal crecimiento, pero otras circunstancias —como el ataque de Drake a Cádiz en 1587 y el fracaso de la Gran Armada en 1588— tienen efectos negativos, ya que entre 1586 y 1589 no solo no zarpan flotas a las Indias al estar muchas de las naves implicadas en la jornada de Inglaterra, sino también los fletes se encarecen y el impuesto de la avería aumenta. No obstante, Sevilla se recupera y en 1590 las flotas a Indias vuelven a salir

Pero en el siglo XVII la situación de Sevilla cambió. La evolución comercial se iba a ver lastrada por el progresivo incremento

impositivo, particularmente de la avería, destinado a costear el armamento de la flota de escolta y protección de las naves mercantes. Su cuantía fluctuaba según las circunstancias y su cobro le correspondía a la Casa de la Contratación. Sin embargo, se acordó con el Consulado de Cargadores de Indias[275] (creado en 1543[276] y cuyos ingresos procedían de una especie de seguro marítimo obligatorio para todos los que llevasen más de un año comerciando con América o cargasen en una o dos veces mercancías por más de 1.000 ducados) la gestión y cobro del impuesto mediante asientos que no duraban más de seis años. El primero se ajustó en 1591, pero como el registro de mercancías resultaba complejo y problemático, se intentó suprimir y se consiguió en 1661. A partir de entonces el gasto de las armadas y flotas fue financiado por la corona y una pequeña aportación privada.

El privilegio de puerto único para el tráfico con América fue una medida que no se recibió bien en otros lugares, pues solo beneficiaba a una ciudad, a la que había que llegar superando el peligro que suponía en la desembocadura del Guadalquivir la barra de Sanlúcar y la distancia de la ciudad al mar (unas 20 leguas). Cádiz era la principal afectada por la decisión real, pues había sido el primer punto centralizador del comercio al crearse en 1493 la Aduana, contaba con un buen puerto, una profunda bahía, un grupo mercantil considerable y una larga tradición marítima y comercial. Sevilla, por su parte, ofrecía la ventaja de ser un puerto interior, seguro, resguardado, y tenía un grupo numeroso de comerciantes extranjeros, además de personal cualificado e instituciones para tratos y navegación.

A finales del siglo xv Cádiz no tenía la importancia demográfica de Sevilla, pero iniciaba un periodo de desarrollo, favorecido por las expediciones a África, Canarias y América. Se levantaron nuevos edificios, llegaron genoveses, vascos y flamencos, siendo los comerciantes extranjeros los que más interés tenían por la ciudad, sobre todo cuando se trasladaban a ella huyendo de Sevilla, donde su actividad estaba más controlada. Por eso, el esta-

blecimiento en Sevilla de la Casa de la Contratación suscitó controversias y oposición en la ciudad atlántica.

Las razones a favor de Sevilla son el resultado de una serie de circunstancias, como disponer de un puerto interior, libre de ataques piráticos, su gran tradición mercantil, la presencia allí del Almirantazgo y su tribunal, por lo que la ciudad hispalense ha sido calificada como «tribunal de los océanos».[277] En cambio, Cádiz tenía un puerto que resultaba demasiado vulnerable (los ataques ingleses de 1584 y 1596 lo evidenciaron sin paliativos).

Las protestas de Cádiz fueron constantes, sobre todo al ver que Sanlúcar de Barrameda se beneficiaba por ser considerada el puerto natural de Sevilla. La reina Juana, atendiendo a los requerimientos gaditanos, por la cédula de 15 de mayo de 1509, permitía que los navíos que no desearan ir a Sevilla a registrarse pudieran hacerlo en Cádiz ante Pedro del Águila, nombrado visitador de las naves que desde esa ciudad se dirigieran a América y diera fe de todo ello el escribano del concejo de la ciudad Antón Romí.

Pero no solo era Cádiz la que protestaba por la ubicación del comercio en Sevilla; los intentos de que la medida fuera revisada alcanzaron cimas de gran intensidad y hasta repercutieron en las Cortes de Castilla y León reunidas en 1520, donde los procuradores sevillanos consiguieron la confirmación del monopolio en beneficio de su ciudad. Desde entonces las ciudades perjudicadas mantendrían sus argumentos sin éxito. Incluso en las Cortes de Valladolid de 1595 los privilegios y derechos sevillanos fueron ratificados.

Carlos V también autorizó el 15 de enero de 1529, como ya sabemos, a otros puertos (La Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena, Cádiz y Málaga) para cargar navíos hacia Indias, pero el regreso tenían que hacerlo necesariamente a Sevilla. La medida no prosperó, pues Sevilla quedó como la principal beneficiaria del comercio indiano, con alguna participación gaditana al cerrar la Casa de la Contratación de la

Especiería de La Coruña como consecuencia de la firma del Tratado de Zaragoza, establecido con Portugal ese año de 1529, poniendo fin al descuerdo existente sobre la propiedad de las Molucas.[278]

No obstante, Carlos V no olvidó la lealtad de Cádiz en las Comunidades y decidió atender en parte sus reclamaciones, por lo que en 1530 creó el juez de Indias, que situó en Cádiz, gozando de una cierta independencia funcional, aunque subordinado a la Casa de la Contratación; también le concedió el derecho de llevar en las flotas hasta un tercio de la carga (tercio de toneladas o tablas de Indias). Fue un permiso que tenía su motivación en el hecho de que no se cumplía la orden de que uno de los jueces de la Casa de la Contratación residiese en Cádiz para visitar los navíos que fuesen a Indias y donde debía permanecer durante cuatro años, al cabo de los cuales sería sustituido por otro, para así ir rotando. Sin embargo, la ausencia de uno de los jueces entorpecía el normal funcionamiento de la Casa, por lo que en 1535 se determina que el juez de Cádiz fuese independiente de los sevillanos, que nombrarían dos tenientes para que ayudaran al gaditano, que era nombrado por el rey, y su autoridad y jurisdicción se extendían a todo lo relacionado con el navío (admisión de la nave, nombramiento de maestres, fianzas, visitas, cobro de derechos, etc.), siempre y cuando el barco estuviera atracado en el puerto. Los tenientes o ayudantes fueron suprimidos y reemplazados por un juez sevillano, que se trasladaba a Sevilla cuando la importancia del navío lo exigía.

La supresión del juzgado gaditano provocó una fuerte recesión en el comercio de la ciudad con América, pues los cargadores se trasladaron a Sevilla y Sanlúcar. Sin embargo, la ciudad atlántica encontró un gran apoyo en Pedro Menéndez de Avilés, a la sazón general de los Galeones de Indias, quien logró que se le restableciera el despacho de la carga, si bien el control de los pasajeros quedó en la Casa de la Contratación. Así se mantuvo hasta 1717.

Como las primeras expediciones a América se organizaban en Sevilla, pero zarpaban de Cádiz, a cuyo puerto llegaban los navíos de uno en uno, y allí reunidos salían todos juntos (en conserva) hacia las Indias, la ciudad gaditana no remitía en su oposición a Sevilla, una oposición que subió de punto en 1594 con motivo del arrendamiento del almojarifazgo, que pretendía la ciudad hispalense en perjuicio de la atlántica.

Por su parte, Sevilla (donde se consideraba que para que un viaje a Indias resultara beneficioso la diferencia de precios al otro lado del Atlántico respecto a la península debería ser de un 200 por ciento) no solo se esforzaba en neutralizar las intentonas gaditanas, sino que también protestaba por el régimen comercial que se le había concedido a las Canarias. Sin embargo, la rigidez sevillana favoreció a Cádiz en el sentido de que los comerciantes, para incrementar el contrabando y evitar a los jueces hispalenses, se fueron trasladando a la ciudad atlántica.

En síntesis, podemos decir que las cifras relativas al comercio oficial con América (que no son exactas por la existencia del contrabando y del fraude) indican que de 1504 a 1621 el monopolio presenta un periodo ascendente y eficiente tanto para la Hacienda Real como para los particulares, si bien desde 1593 la tendencia no es tan clara y junto a los índices de prosperidad aparecen síntomas de decadencia. Después, de 1622 a 1715 se registra una gran contracción del tráfico en navíos y mercancías. La misma importación de los metales preciosos confirma esa tendencia. Sin embargo, en 1668 se inicia un crecimiento que se acentúa después de 1680, pero resulta difícil determinar qué parte le correspondía a Sevilla de ese incremento y cuál era la participación gaditana. Por otro lado, desde 1492 hasta 1680, Sevilla mantuvo su privilegiada posición y su control debido a razones políticas y fiscales.[279]

No obstante, la situación cambia en la pugna entre ambas ciudades.

Desde finales de los años veinte y durante los treinta del siglo XVII, Cádiz no había dejado de ganar posiciones con respecto a su competidora, en especial en lo que se refiere a la posibilidad de que los barcos provenientes de Sevilla pudiesen completar su carga, incluso con textiles de origen extranjero, en la Bahía (concesiones de 1627-28 y 1633). Y ya a mediados del XVII, el monopolio de Sevilla era solo nominal, mientras que el apogeo de Cádiz aumentaba continuamente.[280]

El traslado a Cádiz

Paralelamente a la decadencia de la Casa de Contratación se produce la de la Flota de Indias. En 1640 la flota no llegó a España y desde entonces el deterioro es manifiesto en el sistema, tanto en la regularidad de los convoyes como en el volumen comercial, una situación agravada por el estado de guerra casi permanente en la segunda mitad del seiscientos, espaciándose las flotas tres y cuatro años y sufriendo el azote de la piratería. La llegada de Felipe V y el traslado de la Casa a Cádiz en 1717 constituyen un punto de inflexión y venían a sancionar una realidad: los 35 buques, más o menos, que salían anualmente hacia América conformaban una actividad no solo sevillana, pues en ella intervenían también otros puertos como Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. Una realidad en la que Sevilla fue progresivamente postergada, de manera que cuando se advierte una recuperación hacia 1680 el traslado de la cabecera de las flotas a la ciudad atlántica ya era prácticamente una realidad.[281]

Las explicaciones que se han dado para que se produjera ese cambio son variadas: desde la desigualdad fiscal que desde 1617 jugaba a favor de Cádiz[282] hasta la mejor situación geográfica, pasando por tener un mejor acceso que el del Guadalquivir[283] y la presión de los comerciantes gaditanos,[284] además de los «donativos» de estos a la corona[285] y la importancia de los comerciantes extranjeros ubicados en Cádiz.[286] El aumento de calado de los buques dificultaba de manera creciente su acceso a Sevilla por la barra de Sanlúcar, lo que contrastaba con la facilidad que ofrecía la bahía gaditana, donde era más sencillo conseguir buques extranjeros, sobre todo a partir de 1630, cuando la Flota de

Indias y su carga registraban una sensible disminución de la participación española, desplazada por la europea.[287] Además, la plaza gaditana era preferida por los comerciantes extranjeros porque les resultaba fácil evitar el control sevillano, tenía aranceles más baratos y ofrecía mayores posibilidades para contrabandear. La nueva situación económica y comercial se tradujo en un aumento de la población de Cádiz, que en 1700 alcanzaba los 40.000 habitantes.

El acceso a Sevilla por el Guadalquivir era algo a tener en cuenta, pues las crecidas y los estiajes imponían fluctuaciones en el caudal y en el mismo cauce del río, que podía arrastrar aluviones y alcanzar en las primeras hasta 8 y 10 metros por encima de la altura normal, además de depositar sedimentos con los que se formaban en el lecho y en la desembocadura grandes bancos arenosos, de los que el más importante era la barra de Sanlúcar, que producía retrasos en las salidas y entradas de los navíos, dilaciones que abundaron desde los inicios del siglo XVII, como sucedió con la flota de Luis de Córdoba, que experimentó una demora de dos meses. El problema se hizo más agudo en la segunda mitad del siglo como consecuencia de los cambios que la construcción naval iba introduciendo en los navíos, particularmente en los galeones, que aumentaron de tamaño y encontraban dificultades en los arenales de la desembocadura del río y en algunas partes del curso durante los estiajes.

Parece que desde 1677 la Casa de la Contratación y el Consulado se mostraban favorables a los puertos de Sanlúcar y de la Bahía por las dificultades que presentaba el acceso por el Guadalquivir. Es más, en 1679 y 1680 se le devolvía a Cádiz su Juzgado de Indias y el tercio de toneladas, fijándose en su bahía la cabecera de la flota. A pesar de lo señalado en las páginas precedentes, se ha apuntado que en la segunda mitad del siglo XVII en ningún momento se advierte rivalidad entre las dos ciudades andaluzas,[288] pues el Consulado de Sevilla veía el comercio gaditano como su prolongación, por lo que la pugna entre ambas

ciudades por el control de la cabecera de la Carrera de Indias es una cuestión local que no afectó ni a la Carrera ni al régimen monopolístico, algo en lo que coinciden Serrera, Chaunu, Domínguez Ortiz y García-Baquero, pero de lo que discrepa Bustos Rodríguez, quien con referencia al traslado afirma:

> Se trata de un cambio que, lejos de tener un carácter meramente local, trasciende por la importancia y volumen de ese comercio al ámbito nacional e internacional.
>
> Es un traslado que, si bien cuenta a la postre con la necesaria ratificación del monarca, no se debe tanto a su propia iniciativa ni a la de sus ministros; antes bien, se trata de algo que se producirá por la concurrencia de toda una serie de factores.[289]

Hacia 1665 se va a producir el cambio en el funcionamiento tradicional de la Carrera de Indias, cuando los banqueros genoveses Ambrosio Lomelín y Domingo Grillo ordenan a los astilleros cantábricos la construcción de navíos más grandes, de los que dos irían destinados al tráfico indiano y evidenciarían las enormes dificultades que tendrían si intentaban pasar la barra.

> De esta forma se daría pie de nuevo al debate acerca de cuál era el buque más adecuado, siendo el principal punto de fricción el número de cubiertas, dos o tres, y las dimensiones del mismo. En España, se revisarán por ende las dimensiones de los buques, mientras en diferentes memoriales se discutían las proporciones de los nuevos barcos que van a ser construidos por el método del asiento con participación de expertos.[290]

Por otro lado, Cádiz también actuó con acierto para conseguir su objetivo por medio de los administradores y compradores de rentas de la corona, pues en 1655 los regidores y comerciantes en la ciudad adquirieron las alcabalas aprovechando unos años de apuros económicos de Felipe IV y las rebajaron un 10 por ciento de las que se cobraban en Sevilla y harían otro descuento más sustancioso en los aranceles del almojarifazgo, bajándolos al 23 por ciento, mientras Sevilla lo mantenía en el 29 por ciento. Unas rebajas que tenían intencionalidad clara: hacer más atractivo el puerto gaditano que el sevillano,[291] pero que el arrendador del impuesto, el judeoconverso Báez Eminente, lo

explicaba como una forma de impedir el fraude y el contrabando.[292]

Otro factor que favoreció la decisión real de trasladar a la ciudad atlántica la Casa de la Contratación fue el apoyo que los gaditanos dieron a la causa de Felipe V durante la guerra de Sucesión española (1702-1713), una actitud en la que influyeron los comerciantes franceses establecidos en Cádiz y que le valió el apoyo de sus barcos de guerra como protectores de la Flota de Indias —la de 1708, al mando de Andrés del Pez, llevó cinco barcos de guerra galos como protección hasta que alcanzaron las Canarias— y mantenedores del abastecimiento a la ciudad, pese al cerco enemigo.

Pero más decisivo fue el hecho —Sevilla había sido también fiel a la causa borbónica— de la confluencia en las esferas del poder de Alberoni, secretario del Despacho Universal, Andrés del Pez, presidente del Consejo de Indias, y José Patiño, intendente general de Marina destinado en Cádiz, los tres preocupados por el comercio, la Marina y la nueva dimensión defensiva que imponía la presencia inglesa en Gibraltar. Se hacía necesaria una nueva estrategia naval, que entrañaba la construcción de barcos, la preparación de los mandos y las reformas en el monopolio, tomando como base la Bahía:[293] a ellos se debe la instalación de la Escuela de Guardiamarinas[294] en Cádiz, en 1717, las primeras medidas de lo que sería el arsenal de La Carraca,[295] también en ese año, y el establecimiento al año siguiente de una tarifa general con los derechos a pagar por cada mercancía. Decisivo fue que en 1717 se ordenara el traslado de la Casa de la Contratación —reformada por Patiño— y el Consulado desde Sevilla a Cádiz, cuyas excelencias como puerto seguro, carenero y surgidero fueron aireadas por Patiño,[296] quien era partidario de ubicar en la ciudad atlántica ambas instituciones y aprovechó que Alberoni decidiera preparar una gran armada en la bahía gaditana con la que llevar a cabo unas empresas en el Mediterráneo, que se desarrollarían en el marco de lo que se ha denomi-

nado el irredentismo mediterráneo, consecuencia del sentimiento de frustración que dejaron entre los españoles los Tratados de Utrecht al perder los territorios italianos, que como Sicilia o Nápoles se consideraban tan españoles como las Baleares.[297]

Por otro lado, el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación en mayo de 1717 muestra la intención real de recuperar el control de una institución que en el siglo XVII se había convertido en un instrumento de poder al servicio de los intereses de los mercaderes. Tal medida ratificaba la inversión de la relación que existía entre ambas ciudades andaluzas, pero las medidas que siguieron al traslado hicieron que la Casa en Cádiz fuera «una institución distinta de la que había conocido Sevilla».[298] En marzo de 1718 la Casa se ubicó en un inmueble alquilado al duque de Alcudia en la plaza de San Agustín y allí estuvo hasta 1772, en que se mudó a otro edificio del marqués de Torresolo, en la esquina de las calles de San Francisco y del Rosario. En 1785 se fundó el Archivo General de Indias, en el que se reunió la documentación de la Casa de la Contratación de su etapa sevillana y la generada en la etapa gaditana, acopiada por la Casa cuando funcionó en la ciudad atlántica desde 1717 hasta la disolución de la institución en 1790.[299]

Las protestas de Sevilla por el traslado fueron tan inmediatas como vanas, pues la presencia en el poder de Alberoni, el almirante Andrés del Pes y Patiño las frustró. Pero en 1718 Patiño asumió la preparación de la expedición a Cerdeña y Sicilia, Pes fue cesado en el Consejo y Alberoni cayó en desgracia.[300] Como consecuencia de las acusaciones sevillanas sobre las corruptelas que se habían producido en el traslado a Cádiz, se abrió una investigación que implicó tanto a Pes como a Patiño y se procedió a comprobar la viabilidad de la barra del Guadalquivir para los navíos de gran porte, comprobación que se fue demorando y que llevó a cabo por designación real el almirante Manuel López Pintado, consistente en demostrar que se podía remontar sin problema la barra con un navío de 800 toneladas y sesenta caño-

nes —las circunstancias en que se hizo esa demostración fueron impugnadas sin éxito por los gaditanos— y el 21 de septiembre de 1725 se ordenaba el regreso de la Casa de la Contratación a Sevilla, pero la medida quedó en suspenso y la Casa siguió en Cádiz.[301] El nombramiento de Patiño como titular de las Secretarías del despacho de Marina e Indias y Hacienda zanjó la cuestión y ratificaba la línea reformista abierta en 1717 con una serie de medidas que mermaban las capacidades de la Casa de Contratación.

La primera medida fue la reducción de la plantilla, suprimiendo los seis supernumerarios existentes y dejando la cúpula formada por el presidente, tres jueces, tres letrados, el fiscal, el alguacil mayor y el alcaide de la Guarda.[302] La segunda supuso la pérdida para la Casa de una prerrogativa que venía disfrutando, consistente en la elección de los navíos que compondrían las flotas, una elección que en adelante haría la persona que el rey designase, según los Reales Proyectos para el Despacho de las Flotas elaborados en 1711 y 1712,[303] redactados por Bernardo Tinajero de la Escalera, a la sazón secretario del Consejo de Indias, después de haber sido comerciante y naviero en la Carrera y fiscal de la Junta de Cuentas, que en 1705 instruyó el proceso contra el Consulado de Sevilla, todo lo cual le había proporcionado una gran experiencia en los asuntos indianos y lo convirtió en el hombre de confianza de Felipe V para llevar a cabo la reforma de la navegación a América.

La tercera medida supuso más amputaciones en las atribuciones de la Casa y fue el nombramiento el 28 de enero de 1717 de José Patiño como intendente general de Marina, superintendente del Reino de Sevilla y presidente del Tribunal de la Casa de Contratación, bajo cuya responsabilidad se ponía todo lo relacionado con la fabricación, mantenimiento, abastecimiento y tripulaciones de los barcos de las armadas y flotas reales, así como las fábricas de los efectos navales que el rey mandara construir, quedándole a la Casa solo lo relativo a su Sala de Justicia. Con

Patiño en el poder, Gaspar de Narbona fue nombrado en 1726 intendente de Marina y presidente de la Casa, a quien se le ratificaban todas las anteriores atribuciones y se le ampliaban a las del comercio.[304]

«El auténtico desmantelamiento a que estaba siendo sometida la otrora todopoderosa institución, que, como escribiera Pierre Chaunu, señoreó en el Atlántico de Sevilla», se va a acelerar aún más a raíz de la entrada en vigor de los primeros decretos de libre comercio, «puesto que al transferir buena parte de las funciones que todavía le quedaban a las Aduanas, dejaron reducido el papel de la Casa a poco más que expedir licencias de embarque y patentes de navegación».[305]

La entrada en vigor del «Reglamento para el comercio libre de España e Indias de 12 de octubre de 1778» fue el principio del fin, que se avecinó en 1787, cuando Carlos III ordenó comprobar las variantes que existían en los puertos habilitados, particularmente en el de Cádiz, «para reducir su práctica al método que se observa en los demás» y en su consecuencia, el rey decidía «suprimir la expresada Audiencia y Casa de Contratación de Cádiz, con su Presidencia, creando en su lugar un juez de Arribadas, como lo hay en los demás puertos habilitados».[306]

Era el epitafio que sentenciaba la desaparición de la antaño poderosa Casa de la Contratación, cuyas últimas atribuciones de su Sala de Justicia fueron distribuidas entre otros organismos por la Junta de los Once, constituida a tal fin por real orden.

EL CONSEJO REAL Y SUPREMO DE INDIAS

El obispo Fonseca quedó postergado durante el tiempo en que Felipe el Hermoso ocupó el trono de Castilla junto con su esposa Juana I la Loca. Pero cuando aquel murió, Fonseca volvió a recuperar la influencia perdida y desde 1507 se abrió un periodo de gran influencia del obispo, que se mantuvo hasta la muerte de

Fernando el Católico y la llegada de Carlos I en 1516. En 1511 Fernando el Católico creó una especie de junta con Fonseca, López Conchillos, que actuaba como secretario, Luis Zapata y Lorenzo Galíndez de Carvajal, los dos últimos, miembros del Consejo de Castilla, facultándolos para intervenir en los asuntos importantes de Indias, y ellos fueron quienes bajo la supervisión y el consentimiento del rey publicaron leyes para los nuevos territorios.

Es un periodo clave para el futuro del asentamiento español en América: Fonseca empezó por convocar a expertos navegantes y cosmógrafos a una reunión, en la que, entre otros, estuvieron personajes tan significativos como Vicente Yáñez Pinzón, Américo Vespucio, Juan de la Cosa y el portugués al servicio de Castilla Juan Díaz de Solís (que moriría en 1515 en el Río de la Plata). Con la dirección de Fonseca, este Consejo de Navegantes, como ha sido denominado, tomó unas decisiones de gran trascendencia.

> Fonseca decidió hacer hincapié en constituir asentamientos permanentes, en lugar de enviar expediciones indiscriminadas para explorar y traficar con los nativos. Santo Domingo, en la isla de La Española, representaba el asentamiento más firme de Castilla en el Nuevo Mundo. Fonseca intentó que hubiera muchos otros como este.
>
> Como parte de este esfuerzo, también decidió establecer fundaciones en el continente, donde las posibilidades de una expansión fructífera parecían más prometedoras… En la cabeza de Fonseca tomaba cuerpo la idea de arraigar en el Nuevo Mundo… la sociedad castellana del Viejo Mundo, con sus costumbres, valores, pautas de conducta e instituciones sociales, económicas y religiosas.[307]

En mi opinión, con Fonseca se produjo en los planteamientos ultramarinos castellanos un punto de inflexión de enorme trascendencia, pues se abandonaba un sistema que presentaba grandes similitudes con el que los portugueses estaban desarrollando, consistente básicamente en la creación de unas factorías que sirvieran de escala en los viajes de exploración y comercio hasta la India y en pos de las Molucas, y se abría una nueva perspectiva que tendría como objetivo establecer grandes asientos terri-

toriales y administrativos, que fueron el futuro de la colonización española en América.

Con la muerte de Fernando el Católico, Fonseca volvió a quedar relegado entre 1516 y 1518, en la regencia del cardenal Cisneros y con Jean Sauvage al frente de los asuntos indianos.[308] Pero muy pronto volvió a disfrutar de la privilegiada posición en la gestión indiana al sustituir a Sauvage. En 1522, en el enfrentamiento con Cortés, Fonseca no pudo mantener sus criterios y a la postre eso le costó su posición, quedando postergado hasta su muerte dos años después.

Por otro lado, desde 1519 funcionaba una sección dentro del Consejo de Castilla que se ocupaba de los asuntos de Ultramar. Durante la ausencia de Carlos en su viaje a Alemania para convertirse en emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, el regente Adriano de Utrecht fue de hecho el director de la Casa de la Contratación. En 1524 Carlos V convirtió la sección del Consejo de Castilla en el Real y Supremo Consejo de las Indias,[309] poniendo en su presidencia a fray Juan García de Loaysa y Mendoza, obispo de Osma y más tarde inquisidor general y arzobispo de Sevilla. El nuevo Consejo sería la institución reguladora de la política y la Administración de Indias, pues se le concedieron facultades ejecutivas, legislativas y judiciales, ya que se le encomendaban todos los asuntos civiles, militares, eclesiásticos y comerciales de las nuevas tierras descubiertas, asesorando al monarca en el gobierno de aquellos territorios y proponiéndole los candidatos que consideraba más idóneos para ocupar los cargos de virreyes, gobernadores, oidores, jueces y demás. También el Consejo era el difusor de las leyes que regirían en Ultramar[310] y desde entonces la Casa de la Contratación quedó subordinada al Consejo.[311]

Para su puesta en marcha se necesitó, lógicamente, dotarlo de un personal adecuado, que nombraba el rey eligiendo personas que ya habían servido en el ramo y conocían las Indias; además de su presidente, la plantilla la componían un fiscal, dos secreta-

rios y cinco consejeros letrados. Personal que muy pronto resultó insuficiente por el progreso de la expansión ultramarina, de manera que desde 1528 empezaron los aumentos de la plantilla, pues los consejeros se incrementaron hasta nueve y se añadieron un canciller, un tesorero, cuatro contadores, dos tenientes fiscales, un abogado, un procurador para pobres, un sacerdote, dos relatores y los alguaciles y porteros.

De 1542 es el primer reglamento interno de la institución, que también fue necesario completar, de manera que sus 42 artículos se convirtieron en 122 en la reglamentación de 1571 y en 245 en el de 1636. Como tribunal supremo entendía en todas las causas criminales y civiles que se plantearan en las Indias y de él salieron las Leyes de Indias, en cuyo contenido fue significativa la aportación jurídica de la Casa de la Contratación.

En el siglo XVII el Consejo pasó por una delicada situación económica hasta el punto de que el abono de salarios era tan irregular que a los funcionarios se les adeudaban sumas nada desdeñables, lo que, por un lado, abrió posibilidades a la corrupción y, por otro, favoreció la venta de oficios, que empezó en 1604 con la plaza de escribano y luego continuó en los años de la década de 1630 con la de receptor y contadores, además de convertirse en práctica corriente conceder por merced el cargo a los hijos de quienes lo ocupaban. Ya en el reinado de Carlos II se podían comprar los cargos de fiscal y de los consejeros.

El deterioro funcional se vio influido por el favoritismo, muy aplicado por el duque de Lerma, que repartió cargos y mercedes sobre las rentas de Indias entre sus protegidos, y, luego, por el conde duque de Olivares y en el reinado de Carlos II.[312] Por otro lado, la crisis funcional del Consejo se debió tanto a la consolidación del sistema de Juntas[313] como a los choques con los otros consejos y a la pérdida de la dirección de la Casa de Contratación, en la que alternaban desde 1615 consejeros de Indias y de otros organismos.

En los primeros años, el Consejo de Indias no tuvo una sede estable, acompañando a la corte allá a donde iba, moviendo su documentación de una ciudad a otra a lomos de caballerías hasta el establecimiento de la capital en Madrid en 1561, sesionando entonces en palacio como los demás órganos similares. El Consejo de Indias alcanzó con Felipe II su definición y plenitud institucional dentro del sistema polisinodial, en el que la mayor preeminencia la tenía el Consejo de Castilla. A partir de 1571 se iniciaron sus actividades científicas al dotarlo de un cronista y un cosmógrafo —puesto luego duplicado— y en 1595 se le incorporó un catedrático de matemáticas. Con el paso de los años, la burocracia siguió complicándose y en el siglo XVII experimentó un aumento de los consejeros y de los subalternos. En 1636, en el reinado de Felipe IV, se produjeron algunas novedades en el funcionamiento interno del Consejo; por entonces estaba compuesto por un presidente, de siete a nueve consejeros, un fiscal, un secretario, tres relatores, cuatro contadores, un receptor, dos escribanos, un alguacil, un cronista, un cosmógrafo, un capellán, tres porteros y varios escribanos; el cargo de gran canciller de Indias fue suprimido en 1575.

Las competencias del Consejo de Indias abarcaban todos los ramos de la Administración indiana: la preparación de leyes y ordenanzas para los territorios ultramarinos, que presentaba al rey para su sanción y promulgación; la supervisión de las cuestiones y proposiciones que llegaban de las autoridades e instituciones de los dos virreinatos, y la presentación al rey de las propuestas de nombramientos de cargos y oficios para aquellas tierras.

En síntesis, las funciones del Consejo de Indias fueron las siguientes. Por lo que se refiere a sus facultades gubernativas, presentar al rey iniciativas políticas relacionadas con Ultramar, desarrollar las órdenes reales y comprobar su aplicación; atender a la organización y la estructura administrativas de Indias; proponer los nombramientos para cargos y oficios indianos; vigilar el

funcionamiento administrativo y el nombramiento de jueces de residencia; controlar la correspondencia que llegaba de las Indias; ejercer la censura de libros y el control de pasajeros. En el caso de sus funciones administrativas, el Consejo debía comprobar cómo se aplicaban las leyes; estudiar las propuestas legislativas que llegaban de América para proponer su aceptación o denegación; atender las cuestiones religiosas; decidir sobre temas militares y defensivos, y controlar las cuentas de los oficiales reales. Respecto a sus funciones judiciales, el Consejo era el más alto tribunal de justicia para los asuntos indianos; a él llegaban las apelaciones civiles inferiores a los 40.000 maravedís y las presentadas contra los juicios de residencia.

El Consejo funcionaba como los demás del régimen polisinodial. Sesionaba tres horas por la mañana y dos por la tarde, repartiendo en el inicio de la sesión la documentación de los asuntos a tratar, que se atenían al procedimiento denominado la consulta, consistente en debatir plenariamente los asuntos que presentaban los secretarios y sobre los que dictaminaba el fiscal antes de la discusión. Tras el debate, la propuesta que se hacía al rey sobre el tema en cuestión podía ser por unanimidad o mayoría; en este caso, se anotaban también las opiniones discrepantes. Sobre la información remitida por el Consejo, el rey decidía lo que considerara mejor, que por real cédula se difundía, siendo el Consejo su difusor ordenando su cumplimiento a virreyes y audiencias. Si el asunto a tratar era de índole militar, hacendística o de una materia específica, desde finales del siglo XVI podía asesorarse por la Junta de Hacienda, por la de Guerra o por cualquiera de las existentes. También se creó la Cámara de Indias,[314] a través de la cual se concedían mercedes y nombramientos en oficios seculares y eclesiásticos y se gestionaba el Real Patronato en Indias. Por lo demás, el sustancial papel que el Consejo de Indias jugó en los asuntos indianos está fuera de toda duda, sufriendo desde principios del siglo XVIII[315] un retroceso (aspecto que hoy está en revisión) a consecuencia de la impor-

tancia concedida en la dinámica gubernamental a las Secretarías del Despacho en detrimento de los Consejos,[316] en declive progresivo —evidente ya al término del seiscientos— hasta su desaparición, que en el caso del de Indias se produjo en 1834.

> A finales del siglo XVII el Consejo de Indias, todavía única cabeza rectora de la política ultramarina, se hallaba en un estado de profunda crisis que lo convertía en gran medida en ineficaz para el cumplimiento de la tarea que le dio vida. Y lo mismo cabe decir del resto de los colegios... Era precisa una política de saneamiento a fondo o una sustitución del sistema. Cualquiera de las dos alternativas podía justificarse ante el caos existente. La nueva dinastía se inclinará por la segunda.[317]

En el aspecto legislativo, hay que señalar que al principio se aplicaban en América las leyes castellanas, y el auditor de Nueva España, Vasco de Puga, hizo una primera compilación titulada *Provisiones, cédulas e instrucciones para el gobierno de Nueva España en 1563 con ordenación de todas las disposiciones legislativas*. Tras varios otros proyectos sin futuro, Diego de Encinas, del Consejo de Indias, hizo en 1596 otra recopilación de *Provisiones, cédulas, capítulos de ordenanza, instrucciones y cartas, clasificadas por orden temático*. Las 3.500 piezas que contiene estaban organizadas en 139 capítulos. La codificación del Derecho indiano dio un paso aún más importante el 18 de mayo de 1680, cuando Carlos II firmaba una pragmática aprobando la «Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias» que habían realizado Antonio de León Pinelo y Juan de Solórzano Pereira; dividida en cuatro tomos y nueve libros, contiene 6.385 leyes agrupadas en 218 títulos.[318] No se publicó totalmente hasta 1791.[319] En el libro III, título XIII, leemos unos párrafos que muestran la necesidad de unas reformas ante el estado de vulnerabilidad existente en algunas zonas americanas:

> Porque el atrevimiento de los corsarios ha llegado a tan grande exceso, que nos obliga a procurar con especial cuidado la defensa de los puertos y Carrera de Indias, y conviene que en tierra y mar se hagan las prevenciones necesarias a su resistencia y castigo. Mandamos a los virreyes y gobernadores en cuyos distritos hubiesen puertos y partes por donde puedan surgir así por la banda del norte como la del sur, que los procuren tener apercibidos y la gente alistada en forma de prevención ordinaria y nos den aviso de lo que conviniere disponer en orden a la mejor defensa.

En conjunto, la Recopilación es el mejor y más completo Derecho colonial elaborado por una nación europea. Sin embargo muchas disposiciones de su contenido quedaron lejos de su aplicación, bien por los funcionarios encargados de aplicarlas, bien por las instituciones americanas receptoras, pues unos y otras no cumplían con los fines para los que habían sido establecidos, omisiones o abusos que se querían corregir con los denominados juicios de residencia a los virreyes y gobernadores, en los que se trataba de dilucidar los términos en los que habían ejercido su mando. También se enviaban visitadores generales, a los que había que dar cuenta de las actuaciones que se habían llevado a cabo.

LOS CONSULADOS

El descubrimiento de América y la consiguiente expansión ultramarina supuso para el comercio un enorme impulso, que generó una especie de alianza entre la corona y el dinero,[320] pues aquella necesitaba los recursos que le permitieran llevar a cabo los objetivos que se proponía, mientras que el dinero tenía que contar con la corona para preservar y garantizar su posición en las comunicaciones y transacciones, de manera que el armador, el empresario, el financiero y el comerciante quedaron ligados a la corona como nunca lo habían estado antes.

> La clave de la imparable toma de poder de la clase mercantil residió principalmente en sus forzadas relaciones económicas con la corona. Desde muy temprano, esta se valió de las requisas de auténticas fortunas en remesas de oro y plata que venían de las Indias para particulares, lo que, generalmente, efectuaba de dos forma diferentes: derrama entre comerciantes para costear una armada o préstamos forzosos que se pagaban en juros de interés oscilante y que iban a cubrir parte de las fuertes necesidades que requería la política imperial de Carlos V... El primer pretexto esgrimido fue la necesidad de formar armadas para defenderse de los piratas y en dicho año [1522] se decidió crear una que defendiera el espacio entre las Azores y la península.[321]

Se costearía con las perlas, el oro y las mercaderías procedentes de América, del «poniente de las Azores», de Canarias, de

Madeira y de Berbería con destino a Sevilla, Cádiz, Jerez, Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Rota, Chipiona, los puertos del Condado, Montelepe y La Redondela. Eso equivalía a intervenir todo el comercio atlántico, una intervención que se amplió después a los reinos de Granada y Murcia con objeto de mantener algunas naves que actuasen en las aguas del Algarve, y que perduraría hasta la generalización de la avería.

Otra cuestión eran los préstamos forzosos, que se producían cada vez que llegaba una flota y que se iniciaron tempranamente. En 1523 se requisaron 300.000 ducados, la mitad de la cantidad llegada, y que se reembolsarían con juros al quitar; en 1536 un grupo de comerciantes sevillanos protestaron por la retención en la Casa de la Contratación de las cantidades de oro y plata que eran necesarias para preparar la carga de la flota siguiente. Las requisas se mantuvieron, pese a que la corona en varias cédulas reconocía lo lesiva que resultaba esta práctica para los comerciantes. Con objeto de disminuir los daños que tal proceder les originaba, los comerciantes consideraron la conveniencia de conseguir unos privilegios protectores, originándose una «política de toma y daca… Generalmente a un préstamo forzoso o a una requisa de plata sucedía la concesión de un privilegio».[322]

En función de esta dinámica y con el pretexto de los retrasos que se producían en la resolución de los litigios debido al mucho trabajo de la Casa de Contratación, los mercaderes pidieron que se les autorizara la creación de un tribunal privativo y con jurisdicción restringida, similar al que poseían los comerciantes de Burgos, Bilbao, Valencia y Barcelona. En un memorial firmado por Cebrián de Caritate solicitaban la creación de un Consulado, a lo que accedió el entonces príncipe Felipe en una cédula de 23 de agosto de 1543.[323] Nacía así el Consulado de Mercaderes, la Casa Lonja, como se le denominaba entonces, la Bolsa, según se referían a él los viajeros en la Edad Moderna, o el Consulado, denominación con que se le conocía en el siglo XIX. Sus Ordenan-

zas son de 1556,[324] redactadas por Hernán Pérez, y por ellas el Consulado adquiere su organización definitiva.

Semejante al burgalés, el Consulado sevillano nació matizado por la Casa de la Contratación. Sin sede propia, las sesiones tenían lugar en la misma Casa, a la que se dirigían las apelaciones, y las sentencias se aplicarían por el ejecutor y alguacil de la institución. Eso significaba que la Casa de la Contratación ejercía una especie de tutela que ponía al Consulado bajo su dependencia, de la que este se fue desligando poco a poco hasta imponer su autoridad. Por lo pronto asumió, prácticamente, la jurisdicción civil sobre sus miembros, que antes era competencia de la Casa de la Contratación. Sus principales dirigentes, un prior y dos cónsules, eran elegidos por los mismos mercaderes a través de un procedimiento electivo indirecto, pues cada dos años se constituía un órgano colegiado formado por treinta electores que anualmente elegían al prior y los cónsules. En él tenían cabida todos los tratantes de Indias, menos los extranjeros y sus colaboradores, aunque fueran naturales de los reinos españoles.

Sin sede propia inicialmente, como hemos dicho, utilizaban una de la Casa de la Contratación, pero los tratos por lo general los realizaban en el exterior, en las gradas de la catedral, con desagrado del Cabildo, que a principios de 1565 ordenó poner cadenas en el entorno del edificio para impedir el acceso de cabalgaduras; abusos que comunicó el arzobispo Cristóbal de Rojas a Felipe II, quien se puso en contacto con el prior y los dirigentes del Consulado exigiéndoles que edificaran un local para sus asuntos. Finalmente entre 1585 y 1598 se construyó un magnífico edificio enfrente de la fachada sur de la catedral. El rey encargó su traza a Juan de Herrera. Surgió así la Lonja de Mercaderes —actual Archivo de Indias—, en cuya cara norte desde 1612 se levantó una cruz ante la que los mercaderes hacían sus juramentos. El 14 de agosto de 1598 se pudo comenzar a negociar dentro del nuevo edifico.

Con su edificación se pretendió liberar al templo religioso de la servidumbre que suponía la presencia de los tratantes en sus gradas y puertas y hasta en el interior cuando el tiempo aconsejaba buscar protección dentro del edificio catedralicio. Unas prácticas que la autoridad arzobispal no pudo erradicar al estar muy arraigada entre los comerciantes, pues estos siguieron con lo que era una costumbre inveterada durante bastante tiempo después de terminada la obra de la que ya era su sede.

Para entonces el Consulado había consolidado su posición[325] e iniciado la administración de varios derechos mercantiles, entre ellos, la avería, y al controlarla comenzó a ejercer una gran influencia sobre el sistema de armadas y flotas, similar a la de la Casa de la Contratación. Un grupo de comerciantes al por mayor se habían convertido de hecho en los directores de la Carrera hasta el punto de que en ese tiempo la Casa careció de atribuciones en el avituallamiento de los navíos, lo que no impedía que, conocedora de las dificultades comerciales existentes, se mostrara decidida defensora de los comerciantes, lo que permite pensar en la existencia de unas conexiones claras entre la Casa y el Consulado, con la financiación de la corona como fondo.

> El grado de compromiso llega a tales niveles que del cumplimiento de las leyes por las que debía regirse el comercio no quedaba ya más que el recuerdo. De manera que el reconocimiento del fraude… era un hecho… como el mismo rey reconocía, el Consejo no quería que nada cambiara. Estaban en juego demasiados intereses para poder dar marcha atrás… Para cubrir estos gastos, el Consulado se financió a sí mismo a través de una serie de hombres poderosos que desde el mismo Consulado prestaban dinero… En general, estos préstamos se obtenían de entre los cargadores más poderosos, cuyos nombres se repiten… Juan Cerón, Juan de la Fuente Almonte, Juan y Miguel de Neve, Rodrigo de Badillo… Durante la segunda mitad del siglo XVII, los nombres cambiaron, pero el modelo seguía igual.[326]

Por esos años, algunos elementos importantes del Consulado estaban en conexión con los compradores de oro y plata, que en no pocos casos eran también comerciantes, capaces de realizar conversiones monetarias, de hacer préstamos a la corona y de administrar el asiento de la avería, es decir, podían actuar como auténticos financieros.

El primer asiento de la avería con el Consulado es de 1591, y a partir de 1618 tienen continuidad al ir sucediéndose contratos quinquenales hasta 1642, e incluso en 1654 se gestionaba un nuevo contrato, que al cabo de los dos años no fructificó. Administrar la avería era importantísimo para el Consulado, pues le permitía controlar el comercio indiano y algunos de sus miembros disponían de una gran capacidad de maniobra para dominar las operaciones mercantiles; hasta los detalles más insignificantes se pactaban entre la corona y el Consulado.[327] Eran asientos onerosos, que entrañaban una fuerte inversión y un gran riesgo, pero permitían al Consulado la organización de las flotas, lo que generaba una contradicción, pues ponía el comercio en manos de los que intentaban burlarlo, por lo que se puede pensar que se ofrecían a los mercaderes que disponían de liquidez la posibilidad de aumentar los fraudes para sacar rápidos beneficios.

> Pero también es verdad que las cargas económicas fueron fuertes y cada vez resultaba más difícil encontrar personas que se hicieran cargo del asiento, aunque resulta evidente que los mercaderes más acaudalados tuvieron en sus manos un mecanismo con el que operar a su antojo y un resorte de poder indiscutible, no solo por el control absoluto sobre el tráfico comercial, sino por las posibilidades de relacionarse con algunos mandatarios de la corte cada vez que los personajes más influyentes del Consulado viajaban a Madrid o cada vez que los altos funcionarios de los consejos de Indias o Hacienda viajaban a Sevilla para discutir las condiciones o el desarrollo de estos asientos.[328]

El por entonces presidente de la Casa de la Contratación, cuando los grandes comerciantes o sus descendientes eran ennoblecidos, describía a los componentes del Consulado haciendo unas distinciones; según él, había un grupo enriquecido que ya no intervenía en las flotas ni en lo relativo al asiento; otro grupo lo componían los que administraban el asiento y sus amigos, que se beneficiaban de ello, siendo odiados por los demás; el resto de los afiliados componía un tercer grupo.

El mayor poder del Consulado radicó en la enorme cantidad de dinero que por distintos procedimientos fue pasando a la Hacienda Real, favoreciendo la política de la corona a lo largo de

tres siglos. Los métodos empleados por esta para apropiarse de la plata privada —donativos, secuestros, cambio de vellón por plata, indultos y demás— le reportaron 40.356.318 ducados en los siglos XVI y XVII.[329]

El traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado sevillano supuso la creación de una especie de dualismo, pues en Sevilla se creó una Diputación del Comercio, entre cuyos componentes predominaron los designados por los dirigentes del Consulado, que permaneció en la ciudad del Guadalquivir, aunque hubo una misma matrícula para sus miembros, residieran en una u otra ciudad, si bien el traslado a Cádiz era una realidad incuestionable y desde 1717 ya se hablaba del «cuerpo de comercio de Cádiz y Sevilla».[330]

Siguiendo los dictados de Patiño, el comercio quedó en manos del Consulado gaditano[331] para que mantuviera la generosidad con la corona que había tenido el Consulado sevillano, lo que reportó unos saneados ingresos a la Hacienda Real:

> Las cantidades trasvasadas de los capitales privados a los fondos de la Hacienda Real supusieron en el siglo XVIII un monto de 47.085.423 pesos hasta finales del reinado de Carlos IV, más 9.500.000 pesos en la difícil coyuntura de los años 1793 a 1807, lo que supone un total de 56.585.423 pesos, cantidad, en términos absolutos, bastante superior a la que ingresó la Hacienda en concepto de aportaciones del Consulado durante los siglos XVI y XVII. Sin embargo, en términos relativos, si se compara con las remesas de plata recibidas en uno y otro periodo —107 millones de pesos en los siglos XVI y XVII y 250,7 millones en el siglo XVIII—, los donativos, indultos, préstamos, incautaciones, etc., representaron durante las dos primeras centurias un 34 por ciento de lo recibido, mientras que en el siglo XVIII solo supusieron un 18,8 por ciento.[332]

La buena relación existente entre Patiño y los comerciantes gaditanos se truncó a la muerte del ministro, pues una serie de inspecciones descubrieron los fraudes que durante tiempo se habían venido cometiendo en sus cuentas. Después, las relaciones fluctuaron, desde la inquietud que suscitaban los planes de Ensenada y Esquilache, pasando por la vuelta a la armonía con Arriaga, hasta la admisión de la evidencia de que el libre comercio estaba a las puertas.[333]

El Consulado no solo sobrevivió a la desaparición de la Carrera de Indias y a la implantación del libre comercio, sino que también sirvió de modelo, pues, solicitados por los municipios de México y Lima, se crearon el Consulado de México en 1592 y el de Lima en 1613.[334] Más adelante, se crearon en Nueva España los de Veracruz y Guadalajara (1795) y el de Puebla (1821, pero le faltó la sanción gubernativa).[335]

SEÑORES DE NAOS, MAESTRES Y PILOTOS. LA UNIVERSIDAD DE MAREANTES

Al tiempo que Felipe II establecía la capital de la Monarquía Hispánica en Madrid, en Sevilla se reunían en torno a unos cincuenta señores de naos, maestres[336] y pilotos de la Carrera de Indias. Eran los personajes más importantes de la gente mar, pero su consideración social no estaba a la altura de su significación económica. El objetivo de esa reunión era crear una cofradía religiosa con sede en el barrio de Triana y finalidad asistencial, bajo la advocación de Nuestra Señora del Buen Aire, cuyas reglas se presentaron al rey para su aprobación. En la cofradía solo eran admitidos los dirigentes de la gente de mar, pues quedaban excluidos contramaestres, marineros, grumetes, pajes y despenseros. Para ponerse a cubierto de posibles injerencias de la Casa de Contratación, del Consejo de Indias y de la misma corona, en 1562 se constituyeron en Universidad. La casa primitiva de los mareantes fue inaugurada en 1573, edificada en la actual calle Betis, dando su fachada principal al río y la posterior a la calle Larga, hoy Pureza. En 1704, la Universidad se trasladó al edificio nuevo del Real Seminario de San Telmo y la casa fue cedida a los clérigos menores, y cuando la abandonaron en 1710, se instalaron en ella los franciscanos, siendo el edificio recuperado por los mareantes en 1767. Puesta a la venta, fue demolida por el nuevo propietario, que construyó la Casa de los Columnas, aún en pie.[337]

En 1569 fueron aprobadas las reglas de ambas instituciones por una real provisión de Felipe II.[338] El retraso se debía a que sus propuestas habían sido remitidas por el rey, a quien no le interesaba, ni tampoco a la Casa de la Contratación, que se convirtieran en un núcleo de poder, por lo que se introdujeron unas limitaciones, borrando de las ordenanzas algunas partes de su contenido.

> Se trataba, en realidad, de dos instituciones [Cofradía y Universidad] en una, pero con unos componentes, unos dirigentes y unos objetivos comunes, que desde ahora vamos a denominar como Universidad de Mareantes, aunque demos por sobreentendido que también incluía una cofradía religiosa.[339]

La nueva institución se autofinanciaba con ingresos de diversa procedencia:

> Cada cofrade debería entregar dos ducados así como medio real al muñidor en el momento de su ingreso; igualmente las naves de la Carrera deberían entregar, tanto a la ida como en el tornaviaje, un cuartón de «todo el monto mayor de la soldada que se da a cada marinero». Asimismo las citadas naves llevarían unas alcancías en donde se recogerían las limosnas que voluntariamente entregase la tripulación.
>
> Todas estas contribuciones que debieron ser elevadas, dada la intensidad del tráfico con las Indias, sirvieron para costear diversas obras piadosas y benéficas, tales como: velas a los cofrades agonizantes o difuntos, entierro de estos últimos, dotes y pensiones a las huérfanas y viudas, contribución al rescate de aquel cofrade que cayese cautivo de moros o enemigos, etc.[340]

Pero la obra asistencial de mayor entidad fue la creación en Triana de un hospital para atender a todos los componentes de la cofradía que enfermaran, a los marineros que se indispusiesen o lastimasen en «obra de nao» o en una embarcación de la Carrera de Indias. Se trataba de una institución caritativa y de ayuda mutua, similar a las creadas durante la Edad Media. El hospital estaba situado a la orilla del río, frente a la parroquia de Santa Ana, visible para todos cuantos viajaran en las Flotas de Indias, ya fueran marineros o pasajeros. El fallecimiento de un cofrade desencadenaba todo un ritual para mostrar al público la importancia del difunto y convocar a su entierro; desde el momento en que enfermaba, varios cofrades se turnaban en la cabecera de su lecho y cuando moría, el muñidor de la cofradía,

vestido de azul, salía por las calles del barrio tocando una campanilla de plata convocando al entierro a quien quisiera asistir.[341]

Era una de demostración pública de la importancia del difunto por ser un cofrade mareante de la Carrera de Indias, en la línea de la institución deseosa de conseguir una especie de fuero que le permitiera disfrutar de privilegios especiales, entre ellos, poder elegir los pilotos, un tribunal para resolver los problemas profesionales que se presentasen y disponer de una cárcel propia. Era un error de cálculo, pues esas eran atribuciones de la Casa de la Contratación, pero para ellos constituía algo tanto más deseable por cuanto ya disponían de un estatus especial los miembros del Consulado de Sevilla y recordaban el Colegio de Cómitres y sus privilegios creado en las Atarazanas sevillanas por Alfonso X el Sabio.[342]

Las Ordenanzas de 1552 de la Casa de la Contratación reorganizaron las enseñanzas y los exámenes de los pilotos, incluyendo el lugar donde impartir las enseñanzas, su duración y demás pormenores docentes.[343] El curso tendría la duración de un año, pero como muchos de los alumnos no tenían recursos para tanto tiempo, se redujo a un trimestre. Las materias que deberían cursar empezaban por cosmografía general y seguían con los cálculos de la latitud, la utilización de las cartas de navegación con el trazado de derrotas y estimas, la fabricación y empleo del cuadrante, el astrolabio, la ballestilla y el nocturlabio.[344] Acabado el tiempo de enseñanza, el examen incluía preguntas de cada una de las materias y se realizaba bajo la presidencia del piloto mayor, de dos cosmógrafos de la Casa de Contratación y de seis pilotos de la Carrera de Indias.[345]

Los mejores momentos de la Universidad y la Cofradía fueron los años de transición del siglo XVI al XVII; entonces, los afiliados estarían en torno a unos cien. Por aquellos años la Casa de Contratación examinó a más de cuatro centenares de pilotos, habría una cifra similar de maestres y como 200 señores de naos.[346]

Después de la década de 1630, los propios cofrades eran conscientes de que estaban en decadencia. A partir de mediados de siglo, las reuniones se fueron espaciando, en las décadas finales eran esporádicas y su tema, sobre todo, religioso.[347] La decadencia de la Universidad sevillana corre pareja con la pérdida de importancia de Sevilla ante Cádiz, cuya significación en el comercio indiano sigue una línea ascendente que culmina con el traslado de la Casa de la Contratación a Sevilla, como hemos visto. Un desplazamiento del protagonismo que ya se apuntaba en fechas tempranas.[348]

No resulta extraño que los pilotos trataran de mejorar su condición y estima social al no gozar de gran consideración, ya que la única forma de conseguir el nombramiento de piloto era empezar su carrera profesional como marineros, pues la Casa de la Contratación había determinado que no podría presentarse a las pruebas para ese oficio quien no hubiera navegado durante seis años en la ruta para la que aspiraba a conseguir el título.[349] Si a esto le añadimos que también podían embarcarse negros y mulatos, libres o esclavos, que también alcanzaron tal titulación, comprenderemos que la estima social de la profesión no fuera muy alta tanto por proceder los marineros de baja extracción social como por existir en el gremio de pilotos esclavos o descendientes de ellos, para quienes estaban cerradas las puertas de ingreso en el clero y en los colectivos de oidores y escribanos.[350]

Los maestres se tenían en más alta estima a sí mismos que a los pilotos, considerándose superiores a ellos, pero entre ambos existía poca diferencia para la sociedad y para la misma Casa de la Contratación. Ya era indicativo de por sí que en las Ordenanzas de 1534 se castigase a latigazos desde los grumetes a los maestres, sin más distinción que la falta que marcaba la pena. También existían exámenes para ellos, en los que además de los conocimientos exigidos a los pilotos, debían saber cómo cargar un barco, cuántos aparejos de repuesto se debían llevar y conocer las normas de seguridad que imponía la Casa de la Contrata-

ción.[351] Pero el éxito de tales exámenes fue limitado y hubo que disimular la falta de conocimientos de los maestres por la dificultad de encontrarlos debidamente instruidos. Los maestres iban siempre en el barco, pues eran hombres de mar, aunque supieran más de negocios que de náutica. A fin de incrementar su implicación en la Carrera, la Casa de Contratación insistía en que fueran partícipes en la propiedad del navío.

Los señores de naos eran los más ricos del personal de la Universidad. El hecho de que en el siglo XVI las naves fueran pequeñas (de 100 toneladas de media en la primera mitad y de 200 a finales de siglo) posibilitaba la existencia del pequeño empresario, propietario de su navío, que navegaba en él. Con el aumento del tonelaje y del precio, los barcos fueron pasando a ser propiedad del capital comercial, aumentando el número de inversores en el negocio, que raramente se embarcaban y no era frecuente que ingresaran en una asociación de mareantes.

> Se puede decir que en el siglo XVI, entre el 40 y el 50 por ciento de las embarcaciones de la Carrera estaban dirigidas por sus dueños. A este tipo de armador pertenecían la mayoría de los personajes que tomaron la iniciativa de organizar la Universidad de Mareantes y fueron señores de naos los que más frecuentemente estuvieron al frente de ella... También dueños que navegaban fueron los dirigentes más famosos de la Universidad de Mareantes, entre los que destaca... Andrés de Paz, el armador más rico de Sevilla en el siglo XVI y que fue diputado y mayordomo de la institución.[352]

Sin embargo, aunque la posición económica entre un grumete y un acaudalado señor de nao podía ser enorme, socialmente no era tanta, pues el origen familiar de este era el de un trabajador manual, por lo que tuvieron que soportar algunas humillaciones, como sucedió en 1584, cuando Felipe II quiso emplearlos en los barcos de una armada como despenseros y repartidores de raciones a marineros y oficiales. «Parece que, finalmente, se les liberó de esa deshonra, pero en general se evitaba darles mandos militares y como mucho ascendían al puesto de piloto mayor de las flotas, cargo que ejerció, por ejemplo, Cosme Buitrón, otro de los grandes armadores de la Carrera de Indias».[353]

Para defender sus intereses, la Universidad nombró representantes en la corte[354] y se personó como interesada en algunos pleitos sonoros, quejándose de que se responsabilizara a los maestres de la deserción de los marineros, de que se embargaran los barcos para completar las armadas reales, entre otras cosas, en donde siempre tuvieron un posición peticionaria o recurrente y no de fuerza o autoridad comparable a la que tenía el Consulado. Una distinta actitud que radicaba en la diferencia del nivel económico existente entre los mareantes (por ejemplo, el capital de Andrés del Pez era de unos 40.000 ducados) y los comerciantes (algunos miembros del Consulado podían llegar a los 300.000 o 400.000).

Por la mala situación que atravesaba la Universidad en el siglo XVII, se impuso en 1630 la «Reformación de las reglas de la Universidad»,[355] por la que esta y la cofradía se fusionaban, pasando las obras asistenciales y pías a la Universidad, que fueron recuperadas por la cofradía en el siglo XVIII, mientras aquella se ocupaba especialmente del Colegio de San Telmo, creado en 1681 para instruir a niños huérfanos en el arte de marear.

El hecho de que la corona encargase el Colegio a la Universidad fortaleció algo el papel de esta y significaba culminar un proyecto muy ambicioso, que la misma corona auspiciaba desde hacía tiempo y que por fin se concretaba, creando una institución en la que instruir a huérfanos y niños pobres en el arte de marear, pilotar o convertirse en artilleros para que las armadas reales pudieran resolver la escasez de gente de mar y pilotos que sufrían desde el siglo XVI. El Colegio se financiaría con un impuesto que recaía sobre cada barco de la Carrera y con los beneficios que reportara la venta de las 300 toneladas que podían enviar a América en cada Flota de Nueva España. La Universidad de Mareantes sería la administradora del Colegio hasta 1786, en que fue ampliamente renovada en su estructura y apartada de la administración del establecimiento, al tiempo que la Casa de la Contratación desaparecía del escenario náutico y colonial.[356]

El Colegio de San Telmo nació cuando la actividad marinera de Sevilla estaba herida de muerte y parece una especie de compensación a la ciudad del Guadalquivir por el traslado a Cádiz del centro de las operaciones de la Carrera, que es evidente desde 1680, aunque se haría oficial en 1717. San Telmo es sin duda una iniciativa de la corona, no de la Universidad de Mareantes, y responde a un conjunto de actuaciones que pretendían regenerar un país que, para aquellos años, era plenamente consciente de su decadencia. En esas mismas fechas (1679) don Juan José de Austria había promovido la organización de una Junta de Comercio y Moneda y ya se hablaba de salvar el país a base de imitar modelos comerciales y navales que habían tenido éxito en otras partes.[357]

EL ARTE DE MAREAR

El «arte de marear» o arte de navegar es una expresión empleada frecuentemente en los años en que el mundo se ampliaba como consecuencia de las exploraciones portuguesas y castellanas, perdurando posteriormente entre los tratadistas y gente relacionada con la navegación.[358] Son años en que la práctica era tan importante como la ciencia y la técnica, tres facetas de un mismo arte que se influyen mutuamente en una especie de efecto palanca, pues se potencian entre sí. Uno de los resultados más espectaculares de esa conjunción es la Carrera de Indias y el instrumento que la mantiene durante tres siglos, algo que habría que poner en valor, ponderando lo que suponen esas rutas abiertas y mantenidas tanto tiempo en unos momentos en que la ciencia y la técnica despertaban como ramas del saber, libres de la superstición, pero muy lejos de los avances que experimentarán siglos más tarde.

La expresión arte de marear aparece incluida en títulos de libros dedicados a difundir, instruir o entretener hablando sobre cosas del mar, sobre los barcos y los hombres que lo surcan, sobre sus peligros, sin olvidar curiosidades y sucesos destacados que tuvieron por escenario las aguas de los mares conocidos.[359]

En unos casos, su contenido no está al alcance de cualquiera, pues su finalidad es claramente instructiva, como sucede con la obra de Francisco Falero *Tratado de la esphera y del arte de marear con el regimiento de alturas: con algunas reglas nuevamente*

escritas muy necessarias (Sevilla, 1535),[360] que es la primera de las que publican en Sevilla tratadistas expertos en náutica, seguidores de la línea abierta por los portugueses con los *roteiros* y *regimentos* para informar y facilitar las travesías de sus marineros hacia la India y las Molucas.

> Las exploraciones geográficas llevadas a cabo por los pueblos ibéricos, el control y dominio de las tierras conquistadas, el mantenimiento de los imperios y la construcción de los estados plantearon una serie de exigencias técnico-científicas. Estas exigencias le dieron gran relevancia a la astronomía y sus aplicaciones, particularmente al arte de navegar (astronomía, náutica), geografía y cartografía. Los adelantados del nuevo arte de navegar fueron los portugueses; ellos iniciaron, en la segunda mitad del siglo XV, la navegación astronómica moderna, crearon los *regimientos* náuticos y redactaron las primeras guías náuticas... Las bases científicas de estas guías y regimientos eran los conocimientos y técnicas de observación y cálculo desarrolladas en la Antigüedad clásica, reunidas, ampliadas y sistematizadas por Ptolomeo, y, en el mundo medieval, por árabes, judíos y cristianos. También es conocida la importancia de la tradición hispanomusulmana e hispanojudía en este campo, desde Azarquiel y Alfonso el Sabio hasta Abraham Zacut.[361]

Francisco Falero (castellanización de su apellido portugués, Faleiro) llegó a España con su hermano Ruy para participar en la expedición de Magallanes y Elcano. Su experiencia como cosmógrafo le valió para quedarse en Castilla vinculado a la Casa de la Contratación y como partícipe en las actualizaciones del padrón real (1536, 1553) y en la junta de expertos que debería establecer la línea divisoria en el Pacífico de las posesiones españolas y portuguesas. Con un sólido prestigio como fabricante de instrumentos de navegación y como cosmógrafo su obra tiene una clara finalidad didáctica, pues está dirigida a los pilotos que gobernarán los navíos en las largas singladuras oceánicas. La esfera de la que trata es, en realidad, la de Johannes de Sacrobosco, pero los regimientos o tablas astronómicas estaban calculadas para los años de 1529 a 1532, por lo que algunas opiniones las consideran la base originaria de la *Suma de geografía* de Martín Fernández de Enciso, aparecida en 1530.[362]

Más dirigida a unos lectores cortesanos y sin tanto afán —por no decir, ninguno— de instruir o aleccionar a pilotos y marineros es la obra de fray Antonio de Guevara *El Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan*

en ellas (Valladolid, 1539).[363] Su obra se refiere, esencialmente, a la navegación en las galeras del Mediterráneo, lo que es una diferencia significativa respecto a la de Falero, dirigida a los pilotos de barcos de alto bordo para navegaciones oceánicas. Con una carrera eclesiástica muy rápida (fue obispo de Guadix en 1528 y de Mondoñedo en 1537), con una sólida posición cortesana[364] que relegaba sus obligaciones pastorales, fue consejero del emperador Carlos V, al que acompañó en momentos claves (como en la conquista de Túnez y en su coronación por el Papa) y predicador en los funerales de la emperatriz (Toledo, 1538). Muy conocido por su obra *Menosprecio de corte y alabanza de aldea* (editada en 1539 y traducida al francés en 1542, al inglés en 1548, al italiano en 1601 y al alemán en 1604), a la que debe en gran manera su fama, tuvo «imitadores» en España, en obras como *Diferencia de la vida rústica a la noble*, de Pedro de Navarra (1567), o las *Coplas en vituperio de la vida de palacio y alabanza de aldea*, cuya autoría se atribuye a Baltasar de Alcázar y/o Manuel de Gallegos.

La clara intención «política» de sus escritos se percibe especialmente en otras dos obras suyas, *Reloj de príncipes* (Valladolid, 1539, dedicada al emperador) y *Aviso de privados y doctrina de cortesanos* (Valladolid, 1539), mientras que el *Arte del marear* es, fundamentalmente, un tratado sobre las galeras, con referencias a «cosas muy monstruosas que cuentan», a los peligros del mar y de la navegación en ellas, a corsarios famosos, a los privilegios de los que gozan estos navíos, a la jerga hablada por las tripulaciones y los galeotes y a las previsiones del «mareante… para entrar en la galera». En definitiva, un contenido que está más cerca de la divulgación de lo que sucede en el mar a bordo de una galera que de la información «científica y profesional» que se encuentra en obras como las citadas de Falero o Enciso. La verdad es que los públicos de estas y de aquella eran muy diferentes.

En Sevilla los cosmógrafos y tratadistas, alejados de la corte, tenían intereses y funciones muy diferentes de los de quienes frecuentaban o estaban empleados en los círculos palatinos. Eran conscientes de la trascendencia que tenía su trabajo para el desarrollo de la náutica, tan útil e imprescindible en el momento en que estaban viviendo, cuando las navegaciones ultramarinas se hallaban en pleno desarrollo y el mundo mostraba sus auténticas dimensiones y cuanto encerraba. Es por entonces, a finales del siglo XV y en el siglo XVI, cuando se producen aportaciones españolas destacadas a la náutica, desde el reinado de los Reyes Católicos en adelante, se perfeccionan los métodos y los instrumentos fabricados en la fase final de la Edad Media y se publican los grandes tratados del «arte de marear» o de navegar.[365]

> Sostener los contactos entre ambos mundos supuso un colosal esfuerzo y su realización es clara muestra de la enorme vitalidad de una sociedad. Dicho esfuerzo tiene varios aspectos: demográfico, económico, administrativo, pero no debe olvidarse la vertiente científica y técnica. El paso del océano, requisito previo para cualquier aventura americana, era primordialmente un problema de ciencia y de técnica. Precisamente por ello, Sevilla, ciudad establecida por la corona como cabecera de la Carrera de las Indias, se va a convertir en un polo de atracción para los cultivadores de la náutica y en un centro de irradiación de los conocimientos de esta materia. Los más importantes tratados de náutica publicados en el mundo durante el siglo XVI tuvieron en esta ciudad sus ediciones príncipes y allí surgió una de las más importantes escuelas cartográficas del momento.[366]

La conjunción de ciencia, técnica y experiencia fue decisiva en el desarrollo de dos disciplinas fundamentales: la cartografía y la náutica, que también se relacionan estrechamente, pues la navegación se inicia valiéndose del nivel cartográfico existente en ese momento, y los descubrimientos que se hacen navegando se van incorporando a los mapas,[367] que al mejorar el conocimiento geográfico dan mayor información a los navegantes para sus viajes.[368]

Por lo que se refiere a la cartografía, un instrumento fundamental era el padrón real, auténtico compendio de todos los descubrimientos geográficos. Era una especie de mapa general, cuya primera confección se encomendó a Américo Vespucio en 1508 al recibir el nombramiento de piloto mayor, encargo que

también recibió Juan Díaz de Solís cuando le sucedió en ese puesto en 1512 y que fue quien en 1515 aceptó el mapa de Nuño García de Toreno como el primer padrón real.

El padrón real se fue realizando con los informes que los pilotos tenían obligación de dar a la vuelta de sus viajes sobre los descubrimientos geográficos que habían realizado. Desgraciadamente, no se conserva ningún padrón, aunque algunos mapamundis que existen pueden ser copia de alguno de ellos. También influían en la confección del padrón las cartas de marear que usaban los pilotos en sus travesías, pues las precisiones que incluían en ellas luego se incorporaban a este, que a su vez era el referente de los cartógrafos para la elaboración de sus cartas, que deberían estar aprobadas y selladas por el piloto mayor, si iban a ser utilizadas en la Carrera de Indias, pues los pilotos debían llevar dos cartas como mínimo; las realizadas en papel se deterioraban con rapidez y las realizadas en pergamino, al quedar anticuadas, se empleaban en otros menesteres nada relacionados con la náutica, lo que explica las pocas que han llegado hasta nosotros.

De los cartógrafos de la Casa de Contratación de los primeros tiempos merece la pena destacar al ya citado García de Toreno (a quien se encargó la realización de las cartas de navegación para la expedición de Magallanes y Elcano y es autor de un famoso mapa que se conserva en Turín, en la Biblioteca Real, y a quien se atribuyen los denominados de Castiglione (1525) y de Salviati (1526, nombre del nuncio pontificio que casó a Carlos V y a Isabel de Portugal), y a Diego de Ribero, realizador de excelentes planisferios y mapas entre 1527 y 1530.[369] Una mención especial hay que hacer de Alonso de Santa Cruz, que de trabajar en la Casa de la Contratación pasó al servicio directo de Carlos V. Su obra más conocida es el *Islario General* (1541), en el que hace una descripción de todas las islas conocidas entonces, y es de destacar que en una carta de navegación de 1530 fue el primero en marcar las declinaciones magnéticas.

El perfeccionamiento de la técnica mejoraba la calidad de los mapas, en los que iban desapareciendo los motivos que figuraban en la cartografía medieval, si bien no se eliminaron del todo al utilizarse como elementos decorativos, pues la ornamentación complementaria del mapa desapareció tardíamente. A comienzos del siglo XVII empieza a abrirse paso una nueva concepción del mapa para hacerlo más competitivo en el mercado: se trata del mapa orlado, cuya novedad estriba en ilustrar el contorno de la representación principal con vistas de ciudades y personajes ataviados de gala o vestidos típicos de alguna región o país. En las representaciones de España por esta nueva moda destacaron Guillermo Blaeu y Hondius.[370]

Los conocimientos teóricos y prácticos debían aprenderlos los pilotos de la Flota de Indias auspiciados por la Casa de la Contratación, que fue también una escuela náutica, la única que por entonces podía desempeñar esa función[371] y que desde sus inicios contó con pilotos y cosmógrafos de la importancia y solvencia de Juan de la Cosa o Vicente Yáñez Pinzón, ya antes de que en 1508, en la Junta de Burgos, se decidiera la creación del puesto de piloto mayor. Su primer titular fue Américo Vespucio, como hemos dicho, y sus misiones eran supervisar la elaboración de los instrumentos y cartas de navegación y examinar a los pilotos que se incorporarían a la Carrera de Indias. También tenía en nómina la Casa sevillana a cierto número de cosmógrafos, y en 1523 se creaba el cargo de cosmógrafo de hacer cartas y fabricar instrumentos, que asumiría el diseño de unas y otros, cuya realización llevaban a cabo unos maestros.[372] En las Ordenanzas de 1552 se introdujeron novedades, como que las enseñanzas náuticas estuvieran a cargo del catedrático de cosmografía, que impartiría las clases no en su domicilio, como venía siendo habitual, sino en los locales de la propia Casa de la Contratación.

El conjunto de conocimientos que se iba reuniendo permitió la publicación de una serie de tratados de náutica que tuvieron

un enorme eco hasta el punto de que se ha llegado a decir de esa realidad que «Europa aprendió a navegar en libros españoles»,[373] tratados escritos por cosmógrafos y marinos vinculados a la Casa de la Contratación o en contacto con los ambientes marineros andaluces relacionados con la Carrera, muchos de los cuales quedaron manuscritos, pues no fueron impresos. De los libros editados en Sevilla hay que referirse en primer lugar a la *Suma geográfica que trata largamente sobre el arte de navegar* (1519), de Martín Fernández de Enciso, y al *Tratado de la Esfera* (1535), de Francisco Falero; citados más atrás, son los dos primeros tratados publicados en España, parecidos a los regimientos portugueses, cuyo contenido es, en realidad, un conjunto de tablas de declinación solar y de la estrella Polar con fórmulas para calcular la estima correcta. La navegación a la estima «está basada en determinar la posición por rumbos y distancias, donde la navegación se basa en el control de la velocidad y dirección desde una posición conocida para obtener un punto estimado sobre la carta náutica».[374]

Hay que esperar a la segunda mitad del siglo XVI para que aparezcan los grandes tratados de náutica. El primero de ellos es de Martín Cortés, *Breve compendio de la Esfera y de la arte de navegar* (1551), al que hay que añadir el publicado en 1552, debido a Pedro de Medina y titulado *Regimiento de Navegación.* Ambos describen la Esfera, es decir, el cosmos, empezando por el globo terráqueo y siguen con la descripción del espacio; se enmarcan en la tradición geométrica euclidiana y la concepción del universo con la Tierra como centro (los dos están publicados después del de Copérnico *De revolitionibus orbium celestium*, 1543, principio del fin del geocentrismo), incluyendo explicaciones bastante ingenuas en algunos casos y con apoyo en otros de la Biblia. Posteriores son el tratado de Rodrigo Zamorano, de 1581, *Compendio del arte de navegar*, y el publicado en México (1587) por Diego García de Palacio, la *Instrucción náutica para navegar*, redactado en forma de diálogo entre un montañés y un santan-

derino, cuya novedad radica en que la construcción naval es el tema de la parte final y constituye la primera muestra sobre el tema de la producción española.[375]

Acerca de lo que suponen los contenidos de los libros españoles de náutica en el siglo XVI se ha destacado lo siguiente:

> Son las más perfectas compilaciones de las técnicas de navegación realizadas hasta el momento. Venían por ello a cumplir un papel importantísimo dentro del gran reto que suponía el mantenimiento de unas comunicaciones periódicas entre ambas orillas del océano… lo realmente asombroso fue la continuidad en los viajes a América, por encima, incluso, del propio hecho del descubrimiento. En aquella tarea, tanto la administración del Estado como los particulares volcaron todas sus energías, obteniendo unos resultados notabilísimos, pues no cabe la menor duda de que la permanencia de la Carrera de Indias como una vía abierta durante más de 300 años supone la mayor empresa náutica de la historia.[376]

Respecto a su influencia europea, más recientemente se ha matizado, relativizando el alcance de su contenido, pero no su proyección:

> La acción de estas obras en Europa constatada fehacientemente tenía su explicación en el estado político, económico y social de aquellos países que habían quedado rezagados de la magna empresa de los grandes descubrimientos geográficos. Habiendo llegado tarde se les hacía necesario adquirir con rapidez los progresos realizados por quienes llevaron el protagonismo.[377]

Pese a todas las enseñanzas, en el cargo de piloto siguieron jugando un papel fundamental la experiencia y las aportaciones derivadas de la tradición, pues en tres meses no se podía convertir a un marinero en piloto, de manera que la mayoría de quienes ocuparon este puesto procedían de las dotaciones de los buques de la Carrera de Indias. Es más, como las Ordenanzas de la Casa de Contratación establecían que en cada barco debían ir dos pilotos, la escasez de estos provocó que se recurriera a marineros expertos para que ocuparan ese cargo.

> La experiencia de los pilotos permitía a estos fijar una presunta velocidad sabiendo la capacidad de marcha de un tipo de nave. En el cálculo mental entraban como elementos determinativos el conocimiento práctico de la acción del viento sobre el aparejo; el aspecto del mar, unas veces suave y otras agitado; el influjo de las corrientes; la marcha cerca de la costa; el ensebado del casco, la carga y estiba de la misma, una serie, en fin, de conjuntas circunstancias que solo podía apreciarlas un piloto a fuerza de tiempo y de repetidas navegaciones.[378]

Desde el siglo XV, las posibilidades de engolfarse, es decir, de navegar sin ver el litoral, habían aumentado gracias a la brújula, las cartas de marear y la observación astronómica.[379] Con esos recursos se podían calcular —con no pocas imprecisiones— tres de la magnitudes de la navegación marítima: rumbo, distancia y latitud; la cuarta, la longitud[380] presentará mayores dificultades hasta que en el siglo XVIII, a mediados, se inventó el sextante, que permitía calcular con mayor precisión que el astrolabio la altura de los astros y la hora en el meridiano en que se efectuaba la medida. Hasta entonces, se navegaba situando el navío en la misma latitud que el punto de destino, manteniendo ese rumbo.

En consecuencia y dado que el sextante no se generalizó hasta finales del siglo XVIII y principios del XIX, los marineros no tenían posibilidades nada más que de calcular el rumbo, la distancia y la latitud. El rumbo lo podían calcular con la brújula, instrumento de origen incierto, pues no sabemos si desde Oriente pasó a Occidente o a la inversa. Iba colocada en una especie de armario, la bitácora, a la vista del piloto; por la noche se iluminaba con unas pequeñas lamparitas de aceite, que iban dentro de la bitácora junto con las ampolletas, utilizadas para medir el tiempo, cuyo volteo cada media hora lo anunciaba uno de los pajes. Su utilización puso de relieve la llamada derivación magnética de la aguja, un desvío de varios grados hacia el noroeste o nordeste, según la posición, por el que no coincidía el polo geográfico con el magnético.

La importancia del volteo de la ampolleta era grande para la gente de a bordo, por lo que se hacía en una especie de ritual, que incluía salmodias como la que sigue:

> Bendita sea la hora en que Dios nació
> y Santa María que lo parió
> y San Juan que lo bautizó.
> La guardia está montada.
> La ampolleta muele.

Buen viaje haremos
si Dios lo quiere.

O esta otra:

Buena es la que va, mejor la que viene.
Una es ya pasada y la dos muele.
Y más molera, si Dios quiere.

Se decía que la «ampolleta muele» cuando la arena caía del recipiente superior al inferior.

La posición del buque se calculaba a la «estima», es decir, teniendo en cuenta el rumbo y la velocidad del navío, pero no permitía cálculos precisos por no contar con los instrumentos adecuados y había que recurrir a la fuerza del viento, el estado del mar y la experiencia del piloto, máxime si tenemos en cuenta que nuestros marinos no fueron muy proclives a utilizar la corredera de barquilla, instrumento más apropiado para este cometido, que consistía en una madera que se lanzaba por la popa atado a un cabo con nudos que se iba desenrollando a medida que el barco se desplazaba durante un tiempo determinado medido por una ampolleta: los nudos marcaban la distancia recorrida. Inventada por William Bourne, traductor del *Arte de Navegar* de Martín Cortés, su empleo no se generalizó hasta después de 1625. Teniendo en cuenta la distancia navegada en el tiempo marcado por la ampolleta, el cálculo general de la distancia recorrida por el navío podía hacerse con facilidad, al menos aproximadamente.

CONTROLES Y REGISTROS

La buena organización de las flotas entrañaba una serie de operaciones con objeto de rentabilizar al máximo el sistema, evitar el contrabando, facilitar el cobro de los impuestos, controlar

las mercancías y pasajeros que embarcaban y comprobar que los navíos reunían las condiciones exigidas para ser admitidos en la Carrera de Indias. Operaciones que llevaba a cabo la Casa de la Contratación.

El número de barcos que componían las Flotas de Indias variaba en cada ocasión, pues eran las exigencias comerciales las que determinaban cuántas embarcaciones intervendrían en el viaje. Por otro lado, no todos los que iban volvían, pues se producían pérdidas por ataques de piratas y corsarios y por naufragios, además de los que permanecían en América para atender las necesidades allí existentes. Chaunu ya apuntó los lugares y algunos datos sobre los naufragios, que tuvieron lugar, especialmente, en Cádiz, las Azores, las Bermudas, Matanzas y Veracruz; entre 1503 y 1650 los barcos que se perdieron fueron el 10 por ciento, mientras que los naufragios en la barra llegan casi al 9 por ciento.

Todo empezaba por el reconocimiento del barco, para lo que el capitán o mercader presentaban el título de propiedad. La elección de los navíos la hacía el presidente o un juez de la Casa de la Contratación con el general que iba a mandar la flota, si bien hubo un cupo para barcos privilegiados por concesión real, bien por su construcción, o bien por el propietario. Hubo una clara predilección por los de Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas, construidos con «tabla gruesa y seca y perno de hierro»; eran navíos capaces, veleros, estancos de quilla y costado, bien enjarciados. También gozaban de muy buena aceptación los construidos en algunos de los astilleros americanos, como los de Veracruz, La Habana y Panamá.

El número de barcos que se elegían estaba en función de las toneladas de mercancías que se consideraban necesarias para el abastecimiento de las Indias. Los mejores deberían ser la capitana y la almiranta, de porte mayor y mejor artillados, lo que suscitaba reticencias entre los propietarios de los barcos mejores por temor a que fueran embargados, alquilados o comprados, y

de ahí que sus dueños procuraran disimular sus cualidades. La elección de los demás navíos para la flota podían hacerla los visitadores, quienes comprobaban la fortaleza del barco para resistir los azotes climatológicos y los ataques enemigos y si estaban artillados adecuadamente. Además de los mercantes, también se elegía a los navíos de aviso, de menor porte, pero tan veloces como maniobreros (pataches, filibotes, zabras, carabelas).

Desde el reinado de Felipe II existió un control sobre los mercaderes que desearan comerciar con América, estableciéndose entonces que debían ser españoles, y en caso de ser extranjeros, se les permitiría la actividad comercial siempre que fueran católicos, llevaran avecindados en España al menos diez años y dispusieran de una «carta de naturaleza» para el desarrollo de esa actividad. En cuanto a los barcos, se ordenaba que fueran de construcción nacional y si por necesidad hubiera que recurrir a barcos extranjeros, estos pagarían 33 reales de plata por tonelada.

> Solo la penuria de la industria naviera y la carencia de naves impele a veces a que se permita la navegación de navíos extraños, aunque pasado cierto tiempo se vuelva a la tajante prohibición. Hacia 1552 se llega a consignar en las ordenanzas de la Casa de Contratación que ningún barco menor de ciento ochenta toneladas podía navegar rumbo a las Indias si no contaba con una tripulación mayor de treinta y dos hombres… Fuera el barco que fuera, siempre debía marchar conducido por un piloto examinado en la Casa de Contratación.[381]

A continuación, el maestre, clave en la preparación y en la travesía, presentaba tres fiadores y las fianzas. La operación siguiente era el arqueo del navío, para lo que se tomaban las medidas del buque, al tiempo que se comprobaba su estado en la primera de las visitas que se le hacían al navío para determinar las obras que debían realizarse; en la segunda de las visitas se comprobaba si se habían realizado, sobre todo la estanqueidad, examinando el estado de los aparejos, bastimentos, pertrechos, armas, municiones, y si contaba con la tripulación necesaria, de cuyos componentes se anotaban los nombres, señas personales, vecindad, edad y si eran libres o esclavos.[382] La última visita se

hacía en Sanlúcar antes de zarpar para las Indias por los dos jueces visitadores para comprobar que todo estaba en orden.

> Antes de salir de Sanlúcar el general o almirante deben comprobar que las naves del convoy vayan «zafas» y no «embalumadas» o sobrecargadas de forma que no puedan combatir y con las piezas de artillería ya montadas en su lugar respectivo para poder servir sin impedimento de bártulos o mamparos. No parece, sin embargo, que todas estas supervisiones que la ordenanza obliga a compartir al general con los visitadores y arqueadores de la Casa se llevasen a rajatabla por parte de aquel o de su almirante, ya que incluso la última visita… de la que tenía que rendir relación pormenorizada, quedó en desuso… en 1674 se reconoce la imposibilidad de que el general reconozca por sí todos los navíos de la flota.[383]

Aceptado el navío, estaba prohibido proceder a la carga del buque sin previa comunicación a los oficiales de la Casa, que eran los que daban la licencia para ello. Una vez expedida, se realizaba la carga de las mercancías y el cobro de impuestos.

> El registro de un navío cumple las siguientes especificaciones: se realiza por el maestre del navío, en el puerto o puertos de embarque, anotando día a día y partida por partida todo cuanto se deposita a bordo de la nave para ser transportado, incluso con la especificación de los nombres de quien lo carga y a quien va dirigido y ello, bien entendido, tanto si se trata de efectos pertenecientes a los particulares como a la Real Hacienda.[384]

Las mercancías se anotaban en un registro donde se dejaba constancia de quiénes eran sus destinatarios y los impuestos pagados (almojarifazgos, avería y lonja, entre otros). Una vez cargado el buque, tenía lugar la visita de salida, en la que se dejaba constancia de que se había cumplido todo lo indicado en las visitas anteriores. Con esos datos se rellenaba el cuaderno de ida en Sevilla, Cádiz o Sanlúcar de Barrameda. Cerrado el registro, ya no se podía introducir nada en la nave y se le daba una copia al maestre para que la entregara a los oficiales en los puertos americanos y pudiesen comprobar la carga. El registro quedaba cancelado en el viaje de vuelta, cuando la Casa comprobaba que todos los trámites se habían cumplido, según constaba en el cuaderno de venida, cumplimentado en los puertos indianos por los oficiales reales. El maestre quedaba entonces en condiciones de poder iniciar la preparación de otro viaje.

Una situación especial se generó en Canarias, donde se cargaban los productos insulares en unos barcos registrados por el Juzgado de Indias allí existente o, a partir de 1657, por el superintendente general. Inicialmente, los barcos cargados en el archipiélago navegaron sueltos, pero por las infracciones que se cometían, se ordenó que navegasen con la flota que salía de la península, lo que provocó las protestas de los canarios, que alegaban que no sabían cuándo salía la flota. Sus protestas resultaron vanas, pues Felipe II les impuso en 1572 que navegasen en conserva con la flota, lo que originó, entre otros problemas, el de cómo incorporarse a la misma.[385]

> A mediados del siglo XVI la corona se hizo eco de las numerosas irregularidades que se producían en el tráfico comercial de las islas Canarias con el Nuevo Mundo. Felipe II... decidió establecer una organización que pusiera fin a lo anómalo de la situación imperante... terminó creando, en 1564, un juez oficial similar al de Cádiz, con sede en Santa Cruz de la Palma... alegando que las islas autorizadas a remitir sus productos a las Indias —Tenerife, La Palma, Fuerteventura y Gran Canaria— enviaban, además, géneros inexistentes en ellas y permitían el embarque de pasajeros no autorizados y el despacho de naves extranjeras.[386]

La decisión real provocó las protestas de Tenerife y Gran Canaria a causa de los perjuicios que les causaba navegar a La Palma para formalizar sus registros, por lo que en 1566 se designó un juez para cada una de las islas, cuyas funciones fueron establecidas en unas instrucciones de esa fecha. La Casa de la Contratación protestó reiteradamente contra las irregularidades que dichos jueces cometían o permitían (despachos irregulares, contrabando, traslado de mercancías a naves extranjeras). Felipe IV decidió la centralización en 1657 de los tres jueces en uno solo con sede en Tenerife y subdelegados en las otras dos islas, si bien no se acabó de regularizar la situación, pues persistieron irregularidades.[387] En 1708 el cargo se concedió a perpetuidad y hereditario a la familia Casabuena, de gran prestigio en el archipiélago, lo que provocó nuevas protestas, pidiendo su supresión, pero persistió hasta 1804. Las Canarias acabarían incorporadas al libre comercio a partir de la implantación general.

Como las flotas se armaban y desarmaban en cada viaje, el prior y los cónsules de la Universidad de Mareantes sevillana solicitaron y consiguieron en 1549 una casa donde almacenar las piezas y municiones sobrantes; más tarde, en 1606, lograron también una fábrica y fundición propia y con Felipe IV se mejoraron las condiciones de almacenaje al conceder el rey una sala de armas en los Reales Alcázares. Capitanas y almirantas disfrutarán siempre de la mejor artillería. De la disponibilidad de armamento puede darnos una idea la disposición de 1573 que ordenaba hubiera en las Atarazanas sevillanas para su distribución en los buques de la flota lo siguiente:

> Doscientas piezas artilleras, mil quinientos arcabuces, mil quinientos morriones para los arcabuces, quinientos coseletes blancos y de martillejo, mil medias picas, trescientas docenas de chuzos y doscientas alabardas y partesanas. En aras de la eficacia, resulta importante el intento de homologación... al establecer respecto a los arcabuces que todos sean «capaces de una misma munición» continuación de otros anteriores conducentes al mismo propósito que nunca se conseguirá plenamente.[388]

El número de piezas de artillería que debía llevar cada navío estaba en estrecha relación con su porte, existiendo una clara predilección por las de bronce: «Está experimentado que toda la artillería de hierro de cualquier suerte que sea, sacando los arcabuces, versos y mosquetes, es mala y perjudicial, y podía decir que en las naos, y en el mar no sirve sino de embarazar... y el mejor metal que hasta ahora se ha hallado para piezas grandes de artillería es el buen cobre, mezclado con buen estaño».[389] De ahí la recomendación de que en adelante todas las naves llevaran la mayor cantidad posible de piezas de bronce, pero los propietarios se resistían por ser más caras que las de hierro, cuyo menor costo acabó por generalizar la artillería de este metal hacia 1630, pues suponía una reducción considerable tanto en el precio de las piezas como en su peso.

La pólvora debería ir envasada en barriles de tamaño manejable y cada una de las piezas debería tener cucharas, atacadores y veinte balas, que se estibarían junto a su cañón para que no se

mezclaran con las de las piezas vecinas, pues podía haber diferentes calibres. Se recomendaba que los barcos mercantes llevaran planchas de plomo con las que tapar las posibles vías de agua que le produjeran los proyectiles enemigos.

En orden a su defensa, el navío tenía que contar con los elementos necesarios para montar una jareta a lo largo de las bordas y desde la proa a la popa, así como empavesadas y parapetos con saeteras para arcabuces y ballestas, además de un arpeo grande en el bauprés y tajarelingas en las vergas. Cuando todo el material ofensivo y defensivo se encontraba a bordo, el condestable era el responsable del mismo.

EL EMBARQUE DE LA GENTE DE A BORDO Y DE LOS PASAJEROS

También competía a la Casa de Contratación controlar el paso de personas a Indias, tanto de la gente de cabo como de los pasajeros, pues la residencia en ellas solo estaba permitida a los súbditos españoles. Cometido también que competía al general, que, una vez hecho su juramento y realizado el depósito de la fianza, arbolaba su bandera y con un acompañamiento de chirimías, tambores, pífanos o trompetas anunciaba la apertura del enganche de la gente de cabo, es decir, marineros y soldados de entre veinte y cincuenta años de edad que quisieran enrolarse en la flota.

En caso de ataque, no solo combatían los soldados, también luchaban los marineros y hasta los mismos pasajeros, si bien cada grupo tenía armas específicas. Por ejemplo, los chuzos de abordaje y las hachas eran para los soldados. En el siglo XVII, cada marinero debería tener un arcabuz y su munición, que utilizaba cuando era necesario sacándolo del pañol, y se comprobó que cuanta más marinería, mejor armado estaba el navío. En 1581, capitana y almiranta llevaban cien tripulantes cada una.

Los artilleros eran lombarderos, que debían ser marineros cuya pericia comprobaba el general, correspondiendo al armero su formación, exigiéndoles que hubieran navegado siquiera una vez a Indias.

> En el combate, y en sus ensayos o zafarranchos y alardes, tiene la tripulación puesto y misión asignados por las ordenanzas generales y las instrucciones particulares de cada general, acordes con sus especialidades. Los gavieros que sean buenos tiradores en las cofas, el resto de la marinería distribuido por «trozos» y puestos, los carpinteros y calafates atentos a restaurar parapetos y cerrar vías de agua, etc. El piloto tiene una misión que puede decidir el éxito y el fracaso: el esquivar el abordaje enemigo o llevar acabo cualquier otra maniobra según órdenes del capitán o maestre. En todo caso, en los mercantes se trata fundamentalmente de misiones defensivas, a diferencia de las asignadas a capitanas y almirantas, que deben recurrir a la ofensiva en caso de peligro.[390]

A los pasajeros varones de más de dieciocho años y con capacidad física se les enseñaba el manejo del arcabuz, incluyéndolos entre los combatientes, pero eran gente de poco espíritu que, enrolados en algunos casos por falta de gente, solo deseaban llegar a América y desertar. Al tener las flotas una permanencia más larga, los soldados embarcados se especializaron y, más tarde, se impuso el mismo tipo de guarnición de las armadas a las flotas, y ya en la segunda mitad del siglo XVI hay constancia de unas compañías agrupadas en un Tercio en la Armada y Flotas de Indias, que se atisba en 1526, cuya misión era proteger los convoyes, surgiendo una unidad que va cambiando de nombre y reestructurándose, pues nace para ser permanente, como sus homónimos del Ejército de Tierra: Tercio de Galeones se llama en 1552, Tercio de la Armada del Mar Océano en 1566, Tercio de Armada en 1580, Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano en 1603 y Tercio Nuevo de la Armada del Mar Océano en 1682. Embarcaban para la Carrera, servían durante el viaje de ida y vuelta y durante la estancia en Ultramar, asignándoseles unos presidios para la invernada. Sus efectivos estaban en torno a los 1.000 o 1.500 hombres y cada compañía con plazas que oscilaban de 100 a 150. Sus capitanes tenían que evitar que sus subordinados desertasen o se quedasen en Indias, pagando por cada uno que faltase 100 ducados, y si eran diez o más, perderían su compañía.

La capitana y la almiranta de las Flotas llevaban como guarnición una compañía de las ubicadas en Cádiz; los buques de guerra, un contingente de acuerdo con su porte, y los galeones conseguían la fuerza necesaria por leva o por gente del lugar. Con objeto de que los soldados no desertaran se procuraba que se avecindaran en Cádiz, vivieran en un presidio o en su propia casa, y se fundó una cofradía con la Virgen del Rosario (que se llamaría la Virgen de los Galeones o, más coloquialmente, la *Galeona*) con capilla y enterramiento para sus muertos. Pero resultaba difícil conservar la fuerza para la siguiente flota, teniendo que recurrir a las levas, por lo que desde mediados del siglo XVII el compromiso de permanencia era obligatorio. El cabo principal de tercio, con categoría de maestre de campo, tenía el mando de toda la infantería que iba en los distintos buques y era el comandante del tercer galeón en importancia de la flota, llamado del gobierno, que era elegido por él mismo. Su nombramiento tenía carácter perpetuo y no temporal, como el del general y el del almirante; por eso era un cargo más deseado que el de estos últimos.

También el Galeón de Manila y la flota escoltada por la Armada del Mar del Sur tenían tropas embarcadas; en el caso del Galeón se trataba de compañías terrestres de guarnición en el archipiélago y en el de la Armada pertenecían al presidio de El Callao.

Por otro lado, desde los primeros momentos se tuvo especial cuidado de que solo pasaran a América gentes con un oficio útil para la colonización y pacificación del territorio. Desde la Monarquía se fomentaba el paso a América, pero por la dureza del viaje y del asentamiento allí en ocasiones se recurrió al embarque de aquellos sobre los que pesaba la pena de destierro, a los que se les reducía la pena a la mitad. Desde 1495, los Reyes Católicos prohibieron pasar a América a moros, judíos, penitenciados por la Inquisición y sus descendientes, extranjeros y esclavos, pero las excepciones fueron numerosas.

Con Felipe II se establecieron unos requisitos para controlar el paso a América y evitar que pudieran ir viajeros pertenecientes a los grupos que tenían prohibida su residencia allí. Quien deseara embarcar debería presentar en la Casa de Contratación una licencia expedida desde 1546 por el Consejo de Indias —en algunos casos, la licencia la concedía la misma Casa de Contratación— y una información que se hacía en su lugar de naturaleza o vecindad para acreditar su estado civil y que no era de los prohibidos, extremos que eran registrados en un libro que llevaba el contador. Pese a tales exigencias, en muchos casos no se respetaron y abundaron los polizones y/o llovidos (como se denominaba a los viajeros que pasaban sin licencia).

La exigencia de tales requisitos originó una variada casuística. En el caso de los comerciantes, si estaban casados, debían contar con el consentimiento de la esposa y garantizar su regreso en un plazo no superior a tres años. Ningún viajero casado, incluidos los oficiales reales, podía ir sin su mujer, salvo autorización real. Las mujeres solteras tenían prohibido el paso a Indias y únicamente podrían viajar si tenían licencia real o eran hijas o criadas de familias emigrantes. Los funcionarios deberían atenerse a lo establecido respecto a los demás viajeros, pero generalmente bastaba con que presentaran su nombramiento para el cargo que iban a desempeñar en las Indias.

En los libros registro de los viajeros se asentaba el nombre, la vecindad o naturaleza, filiación, estado civil, destino, qué personas le acompañaban y el nombre del maestre del barco en el que iba a viajar. También se dejaba constancia de los religiosos que pasaban a Indias y qué cometidos o misiones iban a desempeñar.

Cuando se implantó el libre comercio por los decretos de 1765 y 1778, muchos viajeros salieron hacia las Indias desde los puertos habilitados, siendo controlados por los diferentes Juzgados de Arribadas y no por la Casa de Contratación.

4

ITINERARIOS, CIUDADES Y SUS DEFENSAS

Las Flotas de Indias, en su ir y venir, seguían unos itinerarios establecidos, que se mantuvieron abiertos hasta su desaparición. Esos itinerarios exigieron también el trazado de unos caminos terrestres que actuaran de conexión en el sistema y de distribuidores de mercancías y productos en el interior de América.[391] En el Pacífico, el Galeón de Manila o la Nao de la China —como también se denominaba— mantenía el contacto entre Nueva España y Asia. De esta manera, durante más de 250 años funcionó un sistema que contó con unas ciudades que, de alguna forma, articularán su funcionamiento, dando abrigo y medios para su reparación a los navíos y escenarios a las ferias, pero también, como las mismas flotas, eran objetivos para corsarios y piratas, por lo que fue necesario atender a su defensa y protección: itinerarios, ciudades y defensas están íntimamente relacionados en el mantenimiento del sistema.

LA ZARPADA

De dos meses a dos meses y medio duraba la travesía a América. Era lenta y estaba regulada. Su objetivo era defensivo, pues lo que importaba era llegar a salvo. Instrucciones generales y particulares que se daban a cada flota dejaban clara cuál sería la ruta a seguir, qué precauciones había que tener en cuenta y las etapas en que se desarrollaría el viaje, sin que nada se pudiera alterar si no lo exigían circunstancias extraordinarias, y la alteración tenía que tratarse en una reunión en la que estarían presentes desde el general y los capitanes de mar y guerra hasta los maestres, pasando por algunos marinos y personas «pláticas». Las alteraciones se castigaban severamente, y si se arribaba a un puerto no previsto, la sanción podía ser de 6.000 ducados.

Tras la última visita en Sevilla, las naves empezaban el descenso del Guadalquivir hasta Sanlúcar, donde los de mayor calado eran descargados en parte para poder pasar la barra sin problemas. Las mercancías y la artillería descargadas eran llevadas en barcas a los navíos, fondeados en Zanfanejos (Bonanza) una vez superado el obstáculo, y subidas de nuevo a bordo; tras esa operación y la realización de la revista de la gente de cabo (soldados y marineros), un cañonazo de la capitana avisaba seis horas antes de la partida a las naves rezagadas en el paso de la barra.

Pasado ese plazo, no se esperaba a nadie. El general enarbolaba en el mayor de su nave su bandera con música de chirimías y trompetas, al tiempo que el almirante lo hacía en el trinquete de la suya y un segundo disparo anunciaba la partida. La zarpada de la flota era todo un espectáculo para la población, y hasta 1679 Cádiz no desplazó a Sanlúcar de tan importante acto. La capitana iba en vanguardia, sola, sin que ninguna otra nave pudiera sobrepasarla; el resto se mantenía unido y la almiranta cerraba la marcha. Tal era la formación que se mantenía hasta el final de la travesía, solo alterada en caso de combate o al arribar a puerto, momento en que los navíos de combate entraban los últimos. Es cierto que a veces no era posible mantener este or-

den, pero se procuraba que entre la capitana y la almiranta todos los navíos estuvieran a la vista para poder auxiliar al que lo necesitara. Durante la navegación, señales o cañonazos de la capitana, previamente acordados, advertían de las vicisitudes que se presentaban. El adelantamiento de una nave, su retraso o la pérdida de vista del conjunto de la flota ocasionaba graves penas a su capitán. Los pataches o navíos de aviso eran el enlace entre la flota y los puertos; al principio eran tres: uno iba a la popa de la capitana, otro a la de la almiranta (suprimido en el reinado de Felipe III); el tercero se dirigía a la isla Margarita para recoger las perlas.

En la marcha, cada nao se situaba en la formación de acuerdo con su capacidad marinera, de forma que las más lentas se quedaban rezagadas y eran recogidas por la almiranta, pero en ocasiones algunos generales las situaban en vanguardia y eran ellas las que imponían el ritmo de la marcha. Cuando era necesario adoptar formación de combate, los navíos se reunían lo más juntos posible, sin apelotonarse, sin que quedasen barcos aislados y sin que se estorbasen en las maniobras. Los navíos más poderosos se colocaban a barlovento para acudir en ayuda de los que lo necesitaran; los más pequeños o de escasa capacidad defensiva se acercaban a la capitana o se posicionaban a sotavento de la formación.

Después de 1561, en la ruta a Canarias, el general o el almirante debían visitar las naves, escuchaban a los maestres y les aclaraban sus órdenes e instrucciones, algo que se hacía más detenidamente que cuando al amanecer y al atardecer diariamente cada nave se acercaba a la suya para saludarla, momento en que se daba el santo y seña. También se comprobaba qué tripulantes, pasaje y armamento estaban en condiciones de defensa.

En Tenerife y en San Sebastián de la Gomera los barcos hacían aguada y se reavituallaban. Después se navegaba en derechura al sudoeste, hacia La Dominica, La Deseada o Guadalupe, según decidiera el general. Se aconsejaba que cada dos semanas

se hicieran visitas, alardes y zafarranchos de combate simulados, además de las guardias y sus relevos constantes.[392] Llegados a la isla, los barcos se provisionaban de agua y víveres y cada flota se dirigía a su destino, Nueva España o Tierra Firme, para reunirse después en La Habana y emprender el regreso.

La travesía de retorno a la península por el Atlántico era la más peligrosa. Cuando se alcanzaba Angra (isla Tercera) en las Azores, se hacía aguada, se aprovisionaban de víveres, se recogía información sobre las novedades ocurridas y si había noticias de corsarios o piratas. En ocasiones, la presencia de estos obligaba a tocar tierra en Portugal, a esperar a alguna escuadra de protección o a arribar a algún otro puerto español, aunque estaba obligado el retorno a Sevilla, entrando por la barra de Sanlúcar.

> El juez de turno... recibía y visitaba las naos, comprobaba la artillería y el estado de los pertrechos y pasaba muestra a la gente, con especial encargo de que no viniesen soldados en plazas supuestas, mientras que el artillero mayor comprobaba las incidencias de su personal y hacía desembarcar las piezas y guardarlas en los almacenes, ordenando también refinar la pólvora sobrante por el polvorista de la Casa de la Contratación. El capitán general daba informe detallado del viaje y de sus vicisitudes, pasando a ser analizada su conducta.[393]

CADENCIA TEMPORAL Y LOS ITINERARIOS DE LAS FLOTAS AMERICANAS

El marco geográfico por donde navegaban las Flotas de Indias estaba delimitado por los vientos y las corrientes marinas, como no podía ser de otro modo en la navegación a vela:

> Las rutas españolas en el Atlántico coinciden con los trazos esenciales del Atlántico paralelográmico que, entre el soplo del alisio y el del contraflujo de las latitudes medias, constituía un inmenso frente bien jalonado y abalizado entre la costa atlántica de Andalucía, punto privilegiado de los vientos que impulsan hacia el oeste durante el verano y al este durante el invierno, y el inmenso arco del Mediterráneo americano, de la Florida a Trinidad.[394]

Hasta 1521 la navegación a Indias podían realizarla los buques por su cuenta, sin protección, sin atenerse a ninguna fecha ni ruta y con permiso para artillarse, pero en 1522 ya se hizo patente la necesidad de una fuerza armada que protegiese la navegación a Indias (entre 1536 y 1568 fueron apresados por corsarios y barcos enemigos 189 buques mercantes españoles),[395] y aunque se aplicaron diversas soluciones, como hemos visto más atrás, hubo que esperar hasta el reinado de Felipe II para la implantación del sistema que perduraría en las Flotas de Indias, cuando el rey estableció unas medidas en 1561 y 1564, que culminaron en la separación de la flotas, pues una se dirigiría a Nueva España y otra a Tierra Firme. La de Nueva España debería salir en abril y su puerto de arribada final era Veracruz tras hacer escala en Santo Domingo. La de Tierra Firma zarpaba en agosto y su destino final era Nombre de Dios (destruida por Drake, desde 1596 fue sustituida por Portobelo), tras recalar en Cartagena de Indias. Sin embargo, no siempre se cumplían las fechas de zarpada ni hubo siempre dos flotas anuales. El Consejo de Indias, oída la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla, era quien decidía cuántas flotas salían anualmente.

La orden real de que los barcos salidos de Canarias navegaran en conserva con la flota no era fácil de aplicar, ya que no había certeza de cuándo arribaría al archipiélago el convoy salido de la península, si efectivamente había salido, pues a veces no era así; también era una complicación tener que soportar el bravo oleaje de los puertos de Tenerife. Ante los retrasos, había que abonar a los tripulantes paga indefinida. Si la espera era prolongada, las mercancías se estropeaban e incluso había discrepancia en la forma de incorporarse al convoy, pues unos opinaban que era mejor un puerto único, Las Palmas de Gran Canaria, propuesta que era rechazada por otros. Por último, se decidió que si no podían ir con el convoy, que zarparan en fechas determinadas. En cuanto al retorno, en principio se permitió el regreso a Canarias

atracando en el puerto de salida, pero después se impuso el regreso obligatorio a Sevilla.

El viaje empezaba realmente en Sanlúcar de Barrameda, de donde zarpaba la flota rumbo a las islas Canarias, navegando por el mar de las Yeguas (se llamaba así porque las yeguas se mareaban o indisponían en esas aguas), la parte del Atlántico comprendida entre el litoral peninsular y el archipiélago canario, a donde llegaban en unos diez o doce días, según el estado del mar y los vientos. En las islas se incorporaban los barcos allí dispuestos, hacían aguada y se reavituallaban —por lo general, en Tenerife y La Gomera—, y continuaban el viaje por el denominado mar de las Damas, pues se consideraba que tenía unas condiciones tan favorables para la navegación que las mujeres podían en él gobernar las naves. Los vientos alisios[396] soplan en esa zona de noreste a suroeste, recibiéndolos por la popa las embarcaciones, que eran empujadas hacia las zonas tropicales a una velocidad de 20 kilómetros por hora, más o menos. Navegar a partir de agosto por el trópico de Cáncer tenía sus riesgos, pues los navíos podían verse afectados por los huracanes que se formaban a la altura de Cabo Verde y producían grandes tormentas en su marcha hacia las Antillas.

El mar de las Damas se recorría en un mes, aproximadamente, y se alcanzaba la isla Dominica o Martinica. Allí se hacía una escala corta, pero que permitía bajar a tierra y complementar la monótona alimentación que se recibía a bordo. La Flota de la Nueva España invertía otro mes en llegar a Veracruz navegando por el Caribe, donde se iban separando del grueso los barcos que tenían su destino en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Santiago de Cuba y Matanzas. Una vez en Veracruz, seguían su camino los que iban destinados a Guatemala y El Salvador.

En realidad, la Flota de Nueva España atracaba a unos seis kilómetros de Veracruz, en un islote llamado San Juan de Ulúa, protegido de los vientos del norte, en medio de aguas profundas,

donde era posible que fondearan barcos de gran calado, además de ser reparados sin problemas especiales, pero era solo un fondeadero que carecía de agua potable. A su llegada, los barcos atracaban en las argollas que se habían colocado al efecto en un muro de 111 metros de largo con dos torreones en los extremos. Allí se iniciaba la descarga de las mercancías, que se llevaban en unas barcazas de fondo plano a Veracruz, un núcleo urbano de unos doscientos vecinos,[397] que vivían en casas de madera, poco salubre y de frecuentes epidemias. Unas condiciones que explican que la feria que se celebraba en ella se trasladara a Jalapa. Terminada la feria, en unas recuas de mulas las mercancías se llevaban a México capital para ser distribuidas a las ciudades de Nueva España. Una parte de las mismas, el azogue y los efectos militares continuaban hacia la zona minera del norte y otra parte seguía hasta Acapulco para embarcar en el Galeón de Manila, incluida plata mexicana.

La travesía a las Filipinas, desde 1609, la realizaban dos navíos de 200 toneladas, que serían reducidos a uno, con lo que la corona quería evitar la fuga de la plata americana hacia el archipiélago del Pacífico, pues ese metal era el verdadero motor del comercio oriental, que proporcionaba mercancías tan exóticas como deseadas: sedas, especias, piedras preciosas, porcelanas, marfiles… Mercancías que llegaban a Acapulco al cabo de cuatro o cinco meses, pues en el retorno a América, las naves debía remontar hasta Japón para aprovechar la corriente del Kuro Shivo, alcanzar la costa nororiental americana y descender por ella hasta Acapulco. Desde allí también las mercancías se enviaban a la capital a donde llegaba la plata del norte y en la que se reunían las mercancías mexicanas; luego todas eran enviadas a Veracruz, donde se embarcaban en los galeones para iniciar el regreso a Sevilla.

Desde Veracruz los galeones se dirigían a La Habana, a la que llegaban en tres semanas. La ciudad cubana tenía uno de los mejores puertos americanos, en una ancha bahía, de aguas profun-

das, al que se accedía por una estrecha boca, que en caso de necesidad podía cerrarse con cadenas; la población estaba a la derecha de la boca de acceso, compuesta por unos 70 vecinos hacia 1570, que habitaban en casas de madera, creciendo espectacularmente, pues en menos de cincuenta años ya contaba con 1.200 vecinos españoles y se habían levantado numerosas casas de mampostería. En Cuba se producía la unión de los barcos mercantes y de guerra y se emprendía el regreso por Florida y el canal de las Bahamas hasta las Azores, llegando a Sevilla en los días finales de octubre.

La Flota de Tierra Firme desde la Dominica continuaba por el sur del Caribe hasta Cartagena de Indias, separándose en la travesía los barcos que iban a Margarita, La Guaira, Maracaibo y Riohacha. Cartagena era otro excelente puerto americano, pues en su ancha bahía cabían cientos de embarcaciones; una isla dejaba solo dos bocas para entrar o salir de ella, Bocachica y Bocagrande, ambas de muy fácil defensa. Su población creció con rapidez, superando incluso a la de La Habana. Allí se hacía una escala de dos semanas para dar tiempo a descargar las mercancías destinadas al Nuevo Reino de Granada (sobre el 25 por ciento de lo que transportaba la flota). Después, las naves continuaban a Tierra Firme para alcanzar Nombre de Dios, que era el final del trayecto, comenzando la descarga de las mercancías, que atravesando el istmo y embarcadas en Panamá, en el Pacífico, serían llevadas al virreinato del Perú. Nombre de Dios era un lugar insalubre, de un centenar y medio de casas humildes y una pequeña fortificación artillada con seis piezas de bronce; fue destruido por Drake en 1595. Portobelo tomó el relevo de Nombre de Dios: su puerto era mucho mejor, pero igual de insalubre; al ser la terminal de la flota, se le protegió con numerosas fortificaciones, interviniendo Antonelli en el trazado de algunas de ellas. Su feria era muy famosa, de mes y medio de duración, como la de Veracruz. En ella se negociaban los productos europeos y americanos; los que llegaban en los barcos por el Caribe se descargaban

y unos botes los llevaban por el lago Gatún hasta Cruces, una especie de venta donde arrancaba el camino —llamado igual que su punto de arranque— por tierra hasta Panamá.

A lomos de mulas llegaban los bienes al Pacífico y en Panamá eran cargados en la Armada del Mar del Sur, que llevaba las mercancías hasta Guayaquil, desde donde se abastecía el reino de Quito, a Paita, donde descargaban los destinados al Alto Perú y Buenos Aires, y a El Callao, el puerto de Lima y desde donde continuaban algunos barcos para llevar el abastecimiento a Chile. Las mercancías destinadas a Buenos Aires eran transportadas por el altiplano a lomos de caballerías y por Jujuy, Salta y Tucumán llegaban al Río de la Plata. Cuando se sabía que la Flota de Galeones arribaba, el virrey del Perú lo avisaba a fin de que los comerciantes prepararan sus productos destinados a España. Los navíos de la Armada del Mar del Sur salían de Callao, hacían escala en Trujillo y Paita. Se les unían el Galeón del Oro y los productos de la zona para atracar al cabo de unas tres semanas en Panamá; los productos eran desembarcados y trasladados a caballerías para, por el camino de Cruces, llegar a Portobelo, donde la Flota de Galeones lo recogía todo y se dirigía a La Habana, en una travesía complicada:

> A causa de los vientos del este reinantes en aquellos parajes y de los laberínticos arrecifes, cayos y bajíos que avanzaban mar afuera en la costa de Mosquitos, los bajeles de Portobelo, cuando hacían rumbo a La Habana, regresaban primero a Cartagena con el reflujo de la costa oriental, a fin de situarse bien a barlovento de Nicaragua, antes de acometer la travesía por el canal de Yucatán. Fondeaban de nuevo en Cartagena por ocho días para recoger las rentas reales... Desde Cartagena los navíos noroesteaban, ya pasados Jamaica y los Caimanes, hasta la isla de Pinos, y de aquí a La Habana, después de rodear los cabos Corrientes y San Antonio, tránsito en que generalmente se invertía cerca de una semana. La flota se reorganizaba y reponía víveres en esta escala, embarcaba tabaco, azúcar y otros artículos de exportación.[398]

En La Habana la esperaban los galeones de guerra, que habían invernado allí, y podría unirse a la Flota de Nueva España, emprendiendo el regreso. Si no partía antes del mes de agosto, debería invernar en la isla y eso generaba un gasto en torno a 150.000 ducados.

> Tárdase en el viaje comúnmente treinta y cinco y cuarenta días; esto es lo más continuadamente, no tomando los extremos de los que tardan mucho más o llegan muy más presto; porque aquí no se ha de entender sino lo que las más veces acaece. La vuelta desde aquellas partes a estas suele ser algo más tiempo, así como hasta cincuenta días, poco más o menos. No obstante lo cual en este presente año de 1525 han venido cuatro naos desde Santo Domingo a San Lúcar de España en vente y cinco días; pero, como dicho es, no habemos de juzgar lo que raras veces se hace, sino lo que es más ordinario.[399]

La dinámica comercial de las Flotas que acabamos de ver exigía la existencia de otras auxiliares que se encargaran del reparto de los productos llegados desde España y recoger los que se enviarían en el viaje de vuelta, que deberían estar preparados cuando arribaran las naves procedentes de la península a fin de agilizar las operaciones de carga y descarga, pero eso raramente ocurría con la precisión deseada. No obstante, en la práctica funcionaron tres flotas auxiliares: la del Caribe, la del Pacífico Septentrional y la del Pacífico Meridional. Los navíos de estas flotas eran de mediano o pequeño calado, construidos en América: los del Caribe, fletados en Cuba, en La Habana especialmente, y en Cartagena de Indias; los barcos del Pacífico se construían en astilleros mexicanos y en Guayaquil.

Los puertos de arribada de las Flotas de Indias actuaban como los puntos o bases referenciales de todo el dispositivo al ejercer como enlaces con las auxiliares: Cartagena de Indias, Portobelo, Veracruz y —menos habitualmente— La Habana para el comercio caribeño; Panamá y Acapulco para el comercio en el Pacífico americano y para enlazar en Manila, en las Filipinas, con el Sureste Asiático. Los dos ámbitos se conectaban por caminos terrestres: el que unía Acapulco con Veracruz —unos 800 kilómetros— cruzaba Nueva España. El ya referido de Panamá a Portobelo —unos 80 kilómetros— atravesaba el istmo centroamericano, llegando a la parte más alta del río Chagre, que entonces se utilizaba para enlazar con Portobelo.

La Flota del Caribe comunicaba los puertos de las islas caribeñas de Cuba (La Habana, Santiago y Matanzas), Puerto Rico (San Juan y Ponce), Santo Domingo (Santo Domingo y Puerto Prínci-

pe) y los continentales de Venezuela (Cumana, La Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo), Colombia (Cartagena de Indias, Santa Marta y Riohacha) y los del istmo en ese mar (Portobelo) y México (Veracruz).

Las dos flotas del Pacífico tenían su límite en la zona de Panamá. Su existencia respondía a razones de seguridad y también al deseo metropolitano de evitar que se creara un sistema alternativo y secundario, pero de difícil control desde Sevilla. La flota septentrional tenía su base en Acapulco, donde confluían los productos que llegaban en el Galeón de Manila y los procedentes de Guatemala, El Salvador y Nicaragua, que salían sobre todo de los puertos de Acajutla y Realejo. La Flota del Pacífico Meridional, cuya base era el puerto peruano de El Callao, contaba con otros dos puertos en Chile receptores de mercancías: Valparaíso, más al sur, donde embarcaban los metales preciosos chilenos, y Arica, al norte, por donde salía la plata de Potosí tras recorrer unos 500 kilómetros a lomos de caballerías desde la mina al puerto, donde era embarcada hacia El Callao; desde allí, la flota partía hacia Guayaquil, donde también se reunían los metales y mercancías de Quito y Nueva Granada. La travesía continuaba hasta Panamá, donde —como hemos dicho— la carga era desembarcada y a lomos de caballerías cruzaba los 80 kilómetros del istmo para alcanzar Portobelo. En 1591, Felipe II prohibió que las flotas del Pacífico comerciaran entre ellas, pues alteraban el funcionamiento del Galeón de Manila, quebrantaban el monopolio al desviar hacia Acapulco parte de la plata sudamericana y fomentaban el contrabando.

El sistema tenía unas deficiencias en el sentido de que las poblaciones del interior no podían comerciar directamente con la metrópoli y los diferentes reembarques de que eran objeto las mercancías no solo aumentaban los precios de los fletes, sino también los de los productos, lo que desarrolló la picaresca.

Terminadas las operaciones comerciales y cargados los tesoros y productos americanos que se enviaban a Sevilla, los barcos

de las flotas debían reunirse en La Habana, desde donde emprendían la vuelta a España. Una travesía aún más difícil que la de ida, ya que a los peligros del mar se unían los que suponía la presencia de corsarios y piratas. Al zarpar de La Habana, arrumbaban hacia el norte para salir por el canal de las Bahamas, zona muy peligrosa para la navegación. Una vez en mar abierto, se dirigían hacia las Azores, donde era posible que esperaran barcos piratas, por lo que a veces se enviaban navíos de guerra desde la península para reforzar a los de la escolta. Desde las Azores, en ocasiones, se detenían en El Algarve para desembarcar la plata y los productos que llevaran de contrabando y, después, entraban en la barra del Guadalquivir por Sanlúcar de Barrameda y atracaban en Sevilla. La dificultad que para los navíos de gran tonelaje presentaba la barra hizo que en 1680 los barcos zarparan de Cádiz y arribaran a esa misma ciudad.

Se han dado cifras del número de barcos y toneladas transportadas en los viajes de ida y vuelta, aunque los datos no coinciden. Se puede considerar que el viaje de ida lo hicieron unos 45.000 barcos y unos 27.000 regresaron. La diferencia se ha explicado porque algunos se quedaban en las Indias para prestar servicio allí o ser desguazados, otros naufragaban y hay que sumar los que eran apresados por los piratas o corsarios.

> En 1642 los inquisidores de Cartagena, en una carta, hacen la exagerada afirmación de que a Portobelo llegaban 100 naves por año, cuando había flota, y más de 50 en los otros años. Este dato, aunque evidentemente hiperbólico, demuestra la importancia que aún tenía Cartagena (escala obligada de Portobelo) como puerto y la validez de la que sería después repetida frase… de que Cartagena es *la llave de todas las Yndias.*[400]

De acuerdo con los datos de que se dispone, la afirmación de los inquisidores de Cartagena era una clara exageración, pues las flotas a Tierra Firme tenían un contingente modesto de navíos; en la primera mitad del siglo XVII, por ejemplo, el número de barcos por flota estaba entre 14 y 25 y se reunieron todavía menos los años 1619 (solo hubo ocho), 1626 y 1635 (llegaron a

diez) y 1639 (no pasaron de ocho). Solo en 1643 se alcanzó una cifra excepcional, veintinueve navíos, en esos años y en esa zona. Y todavía no había llegado lo peor, pues a partir de 1660 se agudiza la falta de barcos tanto mercantes como de guerra. En 1662, para completar una flota de solo 10 navíos hubo que incorporar un galeón fabricado en el extranjero, y después de 1665, astilleros y arsenales decaían o desaparecían y los mercantes se construían en el extranjero.

La regularidad de las flotas dejaba mucho que desear. Los tiempos de guerra, las dilaciones en la reunión de las cargas y retrasos imprevistos obligaban a largas estancias en los puertos. Parece que el periodo comprendido entre 1570 y 1620 fue el de mayor auge, decayendo significativamente en la segunda mitad del siglo XVII. Las flotas se organizaban cada tres o cuatro años o se enviaban esporádicamente.

La amenaza que suponían los enemigos de España se agravó cuando pudieron contar con establecimientos en el Caribe, pero las pérdidas causadas a las flotas fueron bastante menos de lo que puedan hacer pensar el eco despertado y la difusión dada a los ataques de corsarios y piratas. Inglaterra se estableció en San Cristóbal y Nieves (1624); Holanda hizo lo mismo en Curasao (1634). La flota de 1628 fue capturada por el holandés Piet Hein en la bahía de Matanzas. Los ingleses se apoderaron de Jamaica y se malograron las flotas en 1656, atacada por Richard Stayner, y en 1657, que lo fue por Robert Blake. La de 1702 fue destruida en la batalla de Rande, en Vigo.[401]

LA RUTA DEL PACÍFICO

Por las fechas en que se concluía la conquista de las islas Filipinas, los españoles ya habían recorrido parte nada desdeñable del Pacífico:

Habían sido visitadas por los españoles las islas de Santo Tomé, Añublada, San Alberto y Roca Partida, en el actual archipiélago de Revillagigedo, así como la de Matalotes, parte de las actuales Carolinas, las de Palaos (a las que bautizaron como Arrecifes); Mindanao (*Cesarea Caroli*) y las islas mayores del conjunto de San Lázaro, la actual Leyte, bautizada como Filipina, nombre que más tarde se hizo extensivo a todas las islas del archipiélago como las Filipinas.[402]

Como ya dijimos más atrás, en 1565 Urdaneta descubrió el tornaviaje[403] y se pudo establecer una relación periódica en los dos sentidos entre el archipiélago filipino y Nueva España.[404] La conquista de Manila en 1571 proporcionó un punto estratégico de gran importancia como llegada de los comerciantes indochinos, japoneses y chinos, lo que la convertiría en la cabecera asiática de la nueva ruta transpacífica, que se conocería como el Galeón de Manila, el Galeón de Acapulco o la Nao de la China.

Las islas Filipinas quedaron conectadas con el Imperio mediante la ruta del Pacífico, que unió Manila con Acapulco desde 1573 (fecha de su establecimiento) hasta 1815. La creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785 amplió significativamente los intercambios de Filipinas no solo con Nueva España y el Perú, sino también con España. El último navío que regresó fue el *Magallanes,* pero la ruta se mantuvo abierta gracias a unas embarcaciones menores que conservaron la relación entre Manila y Acapulco hasta la independencia mexicana, de manera que la ruta no se cerró hasta 1820.[405]

La apertura y el mantenimiento de la ruta constituyeron una auténtica proeza tanto por lo peligroso de la misma como por las riquezas que transportaba. Una de las carencias que hubo que resolver fue la de contar con los barcos adecuados para la nueva travesía, pues se necesitaban mayor calado y solidez. Los astilleros filipinos proporcionaron muy pronto los navíos apropiados tanto por las maderas utilizadas por su resistencia, sobre todo la de molave, como por la adaptación de la construcción naval a las exigencias de aquellas singladuras.

América recibía de Oriente productos tan necesarios como las especias y tan lujosos como las lacas, las sedas y las joyas, entre

otros artículos de clara demanda; las Filipinas recibían los productos europeos y americanos, como el chocolate, el maíz, el arroz y la codiciada plata mexicana o peruana. La ruta abrió también la exploración sistemática de la costa californiana. Manila y Acapulco fueron sedes de otras tantas ferias, sobre todo la ciudad novohispana, cuya bahía podía ofrecer abrigo seguro a un gran número de navíos. La corona concedió el monopolio del comercio asiático a Nueva España, la única región americana autorizada a comerciar con Oriente,[406] y, en principio, se quiso evitar que los comerciantes del virreinato controlaran tan importante arteria, pero una cédula de Felipe II de 1573 permitiría la intervención del Consulado de México en el envío del Galeón y en los costos de su mantenimiento.[407]

De esta forma, serían los comerciantes mexicanos quienes impondrían la dinámica de la nueva ruta, pues desde la década de 1570 las autoridades novohispanas pretendieron que la navegación al archipiélago se hiciera con dos buques de más de 400 toneladas para que uno permaneciese en las Filipinas durante un año a fin de que tuviera el tiempo necesario para reunir los productos de las negociaciones con los chinos y volver a Acapulco al año siguiente, siendo sustituido por el otro Galeón, que zarpaba de Acapulco con el dinero de las pagas para el personal de la Administración y las guarniciones —*el situado*— y la plata generada por la venta de los productos orientales en el mercado americano, plata que se invertiría en las Filipinas en nuevas negociaciones. Tal sería la base del funcionamiento de la ruta del Pacífico: dos galeones que llevaban mercaderías chinas y plata, básicamente, según el sentido de su navegación, y un patache que actuaba como navío de aviso si se necesitaba.

Por lo demás, la ruta muy pronto fue conocida y contó con pilotos experimentados. Inicialmente, el puerto de salida americano fue el de La Navidad, pero enseguida se abandonó y se ponderaron las posibilidades de otros puntos de zarpada, como Huatulco (que era el habitual en el comercio entre México,

Guatemala, Nicaragua y Perú), Tehuantepec (entre él y San Juan de Ulúa había caminos muy transitados por recuas de mulas) y Las Salinas (desde el que se conectaba con San Juan de Ulúa en un viaje de veinte días), pero finalmente se impuso Acapulco, el de mayor capacidad y el más seguro, cuyo camino hacia la capital del virreinato empezó a mejorarse desde 1573.

A fines del mes de febrero o marzo, lo más tarde en abril, el Galeón partía de Acapulco. Cada viaje —considerado el más duro y temible de todas las líneas regulares existentes entonces— llevaría dos pilotos para que el navío no quedara sin gobierno, ya que era frecuente que se produjeran bajas a consecuencia de las enfermedades, como el escorbuto. Nada más salir de la bahía, los vientos lo llevaban a recalar en la isla de Guam y desde allí continuaba hasta alcanzar la isla de Samar, disparando tres cañonazos en el cabo del Espíritu Santo como aviso de su llegada. Luego embocaba el estrecho de San Bernardino y se dirigía a Manila, donde llegaba en el mes de junio o julio.

El tornaviaje se iniciaba en Cavite entre junio y julio, siendo muy peligrosa y difícil la navegación por el interior del archipiélago hasta el punto de que en los inicios de la ruta hubo galeones que no llegaron a salir al Pacífico. Cargado el Galeón, salía de la bahía de Manila y costeaba la isla de Luzón hacia el sur en demanda del estrecho de San Bernardino, entre Luzón y Samar; era una de las partes más peligrosas de la travesía, para la que eran precisos pilotos expertos, pues había que evitar escollos y corrientes, en una travesía de unas 310 millas que ofrecía la posibilidad de hacer 15 o 20 escalas, donde se podían embarcar mercancías no registradas, que al ser de contrabando no pagarían derechos en Acapulco, sobornando a los oficiales encargados de vigilar la descarga.

Así llegaba al puerto de San Jacinto, al este de Ticao, o al de Sonsohon; eran los lugares donde se completaba el agua y la leña, se cargaban víveres frescos, la tripulación confesaba y comulgaba, preparándose para la travesía oceánica y, en ocasiones,

se esperaba —la espera podía durar un mes— una colla de vendaval que permitiera superar las corrientes de San Bernardino y salir al océano, tras otras 45 millas y de doce a veinte singladuras más.

Una vez en el Pacífico, la navegación tenía que hacerse remontando hacia el norte para alcanzar la corriente del Kuro Shivo, que empujaba hacia el este y treinta o cuarenta días después, dejando atrás 3.100 millas, avistaban las «señas» —unas algas parecidas a las cebolletas— que anunciaban la cercanía de Nueva España. Se cantaba un tedeum en acción de gracias y se celebraba el Tribunal de las Señas, en el que los marineros juzgaban a los mandos y pasajeros, imponiéndoles unas penas que se redimían con vinos y dulces. Con la corriente de California se barajaba la costa hasta el surgidero de la Misión de San José, en el cabo de San Lucas, donde se reponían víveres y agua. Al alcanzar el puerto de La Navidad, se disparaban unos cañonazos para avisar de su arribada y, en ocasiones, desembarcaba un mensajero que comunicaba la llegada del Galeón al virrey en la capital, donde también se celebraba un tedeum en la catedral. El Galeón llegaba, por fin, a Acapulco para atracar en el surgidero de Santa Lucía, al cabo de cinco o seis meses de haber zarpado de Filipinas, dejando atrás 8.200 millas y entre 130 y 200 singladuras.

El viaje de retorno era más comprometido, pues podía verse afectado por factores diversos, entre ellos, los climatológicos, ya que si la salida de Manila se retrasaba y llegaba la época de los vendavales, había que esperar hasta el año siguiente, con lo que se producía una interrupción de doce meses en los contactos del archipiélago con Nueva España y el resto del Imperio. También se presentaban enfermedades durante la navegación, desarrollándose la vida a bordo en circunstancias similares a las que se daban en las demás largas travesías. Desde 1593 se avanzó en lo que podemos considerar la formalización de la navegación transpacífica al regularizarse el tonelaje de los navíos y su carga, fijar los impuestos que se debían pagar a la entrada y salida de

los productos, qué tipos de estos podrían llevarse y cómo participarían los comerciantes.[408]

> A finales del siglo XVI, la navegación transpacífica alcanzó su mayor auge debido a la sujeción de Portugal en 1580... con lo que Manila se convirtió en el centro del nuevo imperio comercial hispánico en la Mar del Sur, el cual ahora integraba los territorios controlados por los portugueses, extendiéndose desde Ormuz en el Golfo Pérsico y Goa en la India hasta Malaca, Ternate, Molucas, Filipinas, Guam y las islas Marianas... esta situación perduraría hasta la separación de Portugal en 1640.[409]

Dados los peligros que entrañaba la derrota por el estrecho de San Bernardino, se intentaron otras rutas alternativas que lo evitaran, y a este efecto el Consejo de Indias estudió la que discurriría por el norte de Luzón, que, además, acortaría el viaje. Pero se opusieron la Audiencia y los comerciantes de Manila, de manera que no se implantó hasta 1779 por Blasco y Vargas, capitán de navío y gobernador general de Filipinas. También se aprobó otra ruta, la meridional o del monzón austral, que saliendo de Cavite hacia el sur, doblaba Mindanao por Zamboanga y pasaba por el norte las islas de Gigoló y Nueva Guinea arrumbando después al este.[410]

En Acapulco, una vez comprobada la carga, comenzaba la feria. Las mercancías continuaban el camino hasta la capital del virreinato, donde se había creado un mercado, que se llamaba también Parián, como el de Manila, ubicado en la plaza principal, la actual del Zócalo, derruido en 1842. Desde allí, una parte continuaba hasta Veracruz para enlazar con la Flota de Nueva España y seguir hacia España.

En cuanto a los barcos, desde mediados del siglo XVI se construían en Nueva España, destacando las fragatas y las galeras. Estas últimas y sus derivadas eran los barcos mediterráneos por excelencia, pero también se utilizaron en las Indias y en Filipinas: muy maniobreras, de poco calado, se convirtieron en las naves de las primeras escuadras españolas en Filipinas[411] y actuaron como refuerzo de la protección naval y defensa en el Caribe.[412] A partir de 1572, cuando se autorizó a la ciudad de México

y su consulado a participar en el comercio oriental, el número de barcos que hacían el viaje solía ser de uno a cinco, aunque en 1593 Felipe II determinó que fueran solo dos galeones de 300 toneladas, dejando una tercera nave en Acapulco como reserva, una orden que realmente no se respetó hasta que en 1720 quedó formalmente establecida.[413] A mediados del siglo XVII los navíos eran de 600 a 1.000 toneladas, si bien en ocasiones (como cuando el gobernador Juan de Silva preparaba la flota que participaría en las campañas de Siam y Amboina en 1616) podían llegar a las 1.300 y 2.000 toneladas, tonelajes que se impusieron en el siglo XVIII.

Por el aumento del tonelaje de los navíos, se hizo necesario fabricarlos cerca de donde se necesitaban, de manera que el astillero de Cavite, la Estacada, se convirtió en el principal centro constructor de navíos filipino, y también se construyeron en Mindoro, Masbate, Camarines e Ilocos, donde trabajaban operarios chinos y malayos dirigidos, por lo general, por maestros carpinteros españoles; las piezas de madera (mástiles, cuadernas), la estopa, la cordelería y las lonas se fabricaban en las Filipinas; la herrería (clavos, ganchos) se llevaban de China, la India o Macao. En consecuencia, ya no habría necesidad de que se llevaran a Filipinas buques construidos en Nueva España. Para la corona, el mantenimiento de la carrera del Pacífico resultaba muy costoso (reparar un galeón, por ejemplo, constaba anualmente unos 100.000 pesos),[414] por lo que intentó que los comerciantes asumieran el costo de los fletes, tal y como sucedía en la Carrera de Indias, pero eso nunca fue posible.

Para la protección de los navíos de la ruta del Pacífico, inicialmente se ordenó que fueran artillados. Pero no hubo un sistema de protección como en el Atlántico y en el Pacífico americano. Posiblemente la inexistencia de flotas protectoras se debió al elevado costo de su mantenimiento.

Hasta en 1603 se recomendó a los pasajeros que fueran con armas de fuego por si se presentaba alguna contingencia en la

que tuvieran que usarlas.

> Aunque hacia mediados del siglo XVII algunos galeones fueron convertidos en buques de guerra, no fue con la intención concreta de proteger los navíos de la ruta, sino que se trataba sobre todo de impedir la invasión de las islas. Un ejemplo a destacar fueron las embarcaciones *Encarnación* y *Rosario,* de 800 y 700 toneladas, respectivamente, que, bajo el mando de los capitanes Lorenzo de Ugalde y Sebastián López, en 1646 hicieron frente a una escuadra de 16 galeones comandados por el Capitán Vries, cuya fuerza había partido desde Batavia (Jakarta) con la misión de conquistar el archipiélago. Pese a la gran diferencia entre hombres y número de barcos, las fuerzas españolas lograron repeler a los holandeses tras cinco batallas navales que la tradición filipina bautizaría como La Naval.[415]

Los barcos de las flotas y sus tripulantes recorrieron el Atlántico y el Pacífico durante más de tres siglos. Lo que empezó siendo una navegación llena de incógnitas acabó convirtiéndose en algo cotidiano.

> Rutinarias navegaciones trasatlánticas sustituyen a las audaces exploraciones anteriores; el prosaico comerciante destronó al temerario aventurero... bajo una superficie apacible, se operan cambios revolucionarios... la explotación de minas de insospechada riqueza, la producción a gran escala de monocultivos tropicales en América para su exportación a Europa van a producir hondos cambios en la economía mundial.[416]

La conexión entre Veracruz y Acapulco, los dos grandes puertos novohispanos, se produce a través de México, generándose una intensa circulación de productos de un puerto a otro, en lo que jugaron un gran papel las minorías elitistas criollas, las más interesadas en unir ambos océanos mediante el comercio, y para ello contaron con carreteros mulatos, que fueron, en realidad, los que abrieron los caminos internos entre ambos puertos.[417] Merced a las rutas navales que confluían en Nueva España y que a través de su territorio se conectaban, la capital del virreinato se convirtió en uno de los centros económicos y sociales más importantes del Imperio español, pues en la ciudad se daban cita aristócratas, políticos, eclesiásticos, comerciantes e intelectuales, que llegaban de todas partes,[418] y nuevos grupos (portugueses, negros y mulatos libres...) se insertaron socialmente como mercaderes, pequeños comerciantes, marineros, arrieros, carreteros y demás.

El hecho de que Nueva España poseyera dos puertos claves en el sistema de flotas convierte al virreinato en un ámbito económico de vital importancia, con tantos intereses implicados en su funcionamiento como para consentir que cristalizara una nueva vía que uniera España con Manila a través del cabo de Hornos, que cuestionaría la viabilidad existente del sistema comercial.[419]

> El proyecto de unir España con Filipinas/China sin la mediación de la Nueva España era, en última instancia, un excelente mecanismo para reducir la centralidad asumida por el virreinato novohispano no solo en su efecto de arrastre sobre la mayoría de los grandes circuitos mercantiles del Imperio sino en su carácter de polo mundial del comercio… Las navegaciones españolas por el eje del cabo de Hornos disputarían el comercio ilegal de bienes asiáticos y europeos que se establecía entre Acapulco y El Callao… Por la enorme rentabilidad que arrojaba el comercio por el Pacífico las corporaciones mantuvieron una férrea oposición a la injerencia de barcos españoles venidos por el cabo de Hornos.[420]

La ruta austral se materializaría a finales del siglo XVIII. Entonces los puertos americanos más australes adquirieron un gran protagonismo en el mantenimiento de las singladuras por esa nueva ruta, que solo sería posible mediante una compañía comercial, la Compañía de Filipinas, una excepción en el panorama tradicional mercantil que tuvo en los grandes mercaderes de Lima sus principal escollo.[421]

Pero no fue únicamente la ruta austral la inaugurada para unir directamente España con Manila, pues en 1765 el barco de guerra *Buen Consejo* culminaba la travesía Cádiz-Manila por el Índico, más corta que por el Pacífico.[422] El navío no fue bien recibido en Manila ni por los cargadores de la nao ni por los funcionarios, pues temían que el nuevo derrotero, más corto que el habitual, pusiera en peligro sus manejos al ser mejor controlados. Al cabo de quince años esta nueva ruta fue cerrada.[423]

ESCENARIOS URBANOS E ISLEÑOS

Las flotas no solo recorren mares y océanos siguiendo itinerarios determinados, sino que también recalan en puertos, hacen

escalas en ciudades e islas y sus bodegas abastecen la demanda de ferias y ciudades. Se crea así un complejo sistema en el que los distintos elementos que lo componen se complementan y contribuyen a conseguir un mismo fin influyéndose mutuamente.

Sevilla, el umbral de las Indias

Páginas atrás nos hemos ocupado de Sevilla como centro neurálgico comercial, náutico e institucional del monopolio establecido por la corona en relación con las Indias. Ahora daremos algunas referencias sobre la ciudad que puedan explicar por qué Sevilla desempeñó tan importante papel, propiciado por la importancia comercial y marítima que ya había adquirido antes del siglo XV, solo superada por Cádiz, que desarrollaba un activo comercio mediterráneo y atlántico. El apoyo real a partir del descubrimiento de América la situará privilegiadamente en las nuevas perspectivas que se abrían para Castilla y para la corona, convirtiéndose en la pieza clave del entramado que poco a poco se levantaba para ser la ciudad que dominara y controlara el monopolio creado por entonces, papel que conservará hasta ser desplazada por Cádiz, ya en el siglo XVIII.

Del siglo XIV al XVI Sevilla es una de las ciudades más importantes de los reinos españoles, si no la más importante. Su crecimiento fue sustancial, pues de 15.000 habitantes en 1431, a comienzos del siglo XVI había pasado a unos 40.000, dejando muy atrás a los otros núcleos urbanos y fondeaderos atlánticos, pues el Puerto de Santa María poseía unos 6.500 habitantes, Huelva, Sanlúcar de Barrameda, Moguer y Ayamonte contaban con unos 4.500 cada una y a Cádiz no le había llegado la hora de competir con Sevilla,[424] que en 1588 ya tenía 121.000 habitantes, lo que se debió en gran manera al comercio monopolístico con las Indias; no en vano en su Casa de la Moneda se acuñaron la mayor parte

de los metales preciosos que llegaron de América, convirtiéndose en un polo de atracción demográfico, donde se daban cita marineros, banqueros, comerciantes, pícaros, artesanos, geógrafos, cosmógrafos, armadores, etc.

> En el transcurso de esta centuria Sevilla tuvo que hacer un uso creciente de sus antepuertos: Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y los puertos de Canarias. De ahí que P. Chaunu lo denomine complejo portuario «canario-andaluz». Esta área geográfica controló, junto con Lisboa, la inmensa mayoría de las relaciones de Europa con América, África, el Océano Indico y el Extremo Oriente durante el siglo XVI; y, en relación con la América hispánica, acaparó por sí sola la casi totalidad de los intercambios.[425]

Los comerciantes constituían un grupo singular, pues además de los naturales de los reinos españoles (sevillanos, castellanos y vascos predominaban) había de todas las nacionalidades participantes en el tráfico indiano, especialmente flamencos, portugueses, italianos, alemanes e ingleses, que llevaban a Sevilla productos de sus países haciéndose notar, ostensiblemente en ocasiones, en la ciudad.

> Entre el 7 de Octubre y el 19 de noviembre de 1597, es decir, en un mes y medio, llegaron al Guadalquivir 97 navíos: la mitad de Hamburgo y villas hanseáticas, los otros de Francia, Escocia, Escandinavia y Holanda. A fines del siglo XVI eran famosas las tiendas lujosas de la Alcaicería en donde se conseguían cristales, perlas, telas finas, perfumes, esmaltes, corales y piedras preciosas.

Incluso antes de 1597, ya se veían en Sevilla:

> Ropetas italianas, chamarras saonesas, capas lombardas con collares altas, ropetas inglesas, sayos sin pliegues de Hungría, ropetas cerradas que se visten por el ruedo llamadas salta en barca, tomadas de las que se traen en el mar. Usan chapeletes, que son sombreros chicos y hondos, chamarras angostas y largas hasta el suelo que es a vista de turco, calzas de muy gran primor, enteras a la espalda, picadas a la flamenca y cortadas a la alemana.[426]

La afluencia humana se tradujo en el crecimiento urbanístico desde la Torre del Oro hasta la puerta de Triana, donde se levantan la Aduana y la Casa de la Moneda, al tiempo que Triana se convierte en el barrio industrial y marinero,[427] mientras cargadores[428] y corredores de Indias se agrupan en corporaciones pa-

ra defender sus intereses y los mareantes lo hacen en su Universidad.

Desde el alto Guadalquivir le llegaban las maderas y su entorno era un rico productor de trigo, vino y aceite, tan necesarios en el avituallamiento de los navíos. También poseía una gran riqueza ganadera, que proporcionaba carne, cuero y lanas. Además, se potenció alrededor de la ciudad la infraestructura para proporcionar agua a los molinos donde producir harina y floreció la producción manufacturera. Todo ello al socaire de la demanda de las Flotas de Indias, aunque en la producción de armas, artillería y pólvora no pudo igualar a la cantábrica. El arenal se convirtió en el lugar donde se construían y reparan navíos, sobre los que crecía la demanda para mantener las comunicaciones con América.[429]

El que todas las mercancías que salían hacia las Indias lo hicieran desde Sevilla favoreció la industria ciudadana, pero también causó el encarecimiento de los productos como consecuencia de la afluencia de metales preciosos. No obstante, conocieron un gran desarrollo las industrias artesanales, los molinos de pólvora trianeros, el gremio de los espaderos y, sobre todo, la industria naval, que arrancó desde la toma de la ciudad por Fernando III el Santo en 1248, construyendo barcos de pequeño calado y muy marineros y recibiendo un gran impulso con la creación de astilleros en Triana. Pero en Sevilla faltaba la tradición para hacer barcos capaces de afrontar las aguas profundas del océano, razón por la que a finales del siglo XVI, en pos de garantías adecuadas, se prohíbe el registro de naves para Indias construidas en Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santa María, condado de Niebla, marquesado de Gibraleón y Ayamonte.[430] En consecuencia, la actividad industrial naval sevillana más específica fue la reparación de naves, lo que concentró gran número de carpinteros de ribera, careneros y calafates.

Como hemos dicho, la actividad que se desarrollaba en la ciudad la convirtió en un polo de atracción demográfica. Allí llega-

ban gentes de toda condición y procedencia por motivos muy diversos: encontrar un oficio, ganar dinero, enrolarse en alguna tripulación, medrar..., y no faltaban mendigos, truhanes, estafadores, pícaros... Ese variopinto mundo que, por ejemplo, Cervantes nos muestra en su novela *Rinconete y Cortadillo.* Precisamente por entonces, hacia 1600, un visitante escribía que los sevillanos se parecían a las piezas de ajedrez, pues había tantos negros como blancos[431] y en 1526 coincidían en destacar una peculiaridad de la ciudad Pedro Mártir de Anglería («salen de ella tantos hombres para las Indias, que dejan la ciudad poco poblada y casi en manos de las mujeres»)[432] y el embajador veneciano Andrea Navagiero («la ciudad se halla poco poblada y casi en poder de las mujeres»), que, por otra parte, es uno de los que señalan una realidad de la navegación por el Guadalquivir, favorecedora del paso de la barra y del acceso al puerto sevillano: «El Guadalquivir es navegable hasta el puente para barcos grandes y la marea sube hasta dos leguas más allá de Sevilla, haciendo retroceder el río con gran ímpetu, con lo cual se facilita la entrada de las naves».[433]

El siglo XVII supone para Sevilla una nueva situación como consecuencia de la evolución comercial, entorpecida por la excesiva carga fiscal. Pero, además, la ciudad hispalense soportó otras circunstancias adversas, como las riadas, frecuentes y peligrosas —entre 1587 y 1696 hubo dieciséis—, que dificultaban a los comerciantes pagar sus derechos con puntualidad, teniendo que solicitar moratorias a la Real Hacienda. Mucho peor para la ciudad fue la epidemia de peste de 1649,[434] que causó unas 60.000 muertes, la mitad de la población, poco más o menos.[435] Las consecuencias fueron terribles. Barrios enteros quedaron vacíos. Zonas urbanas se convirtieron en huertas y descampados. A sus efectos hay que añadir otros azotes, que se suceden hasta comienzos del siglo siguiente: las ya citadas inundaciones, sequías, motines, malas cosechas, etc. Muchos comerciantes emigraron y no pocos de ellos se asentaron en Cádiz. Los funda-

mentos de la prosperidad sevillana quedaron muy afectados y la población de la ciudad, reducida a unos 80.000 habitantes, a lo que hay que añadir que las dificultades en aumento del tráfico indiano se mantendrían en ese nivel hasta los inicios del siglo XIX. En plena decadencia, en 1682, comienza la construcción de la nueva sede de la Universidad de Mareantes, lo que sería el Palacio de San Telmo, institución importantísima para el progreso de la enseñanza náutica.

El islario de las flotas

Las Canarias fueron desde el inicio la primera escala en la travesía hacia América una vez que se zarpaba de Sanlúcar de Barrameda. A partir del establecimiento de la Carrera de Indias, el archipiélago recibió un gran impulso, que se tradujo especialmente en el incremento demográfico y su incorporación a la economía monetaria. Pero también se desarrollaron las actividades relativas a la reparación de navíos y al fomento de sus recursos naturales, aunque en algunos casos la presencia de tantos navíos en los muchos abrigos que ofrecían a los barcos repercutió negativamente al afectar a sus recursos madereros con la amenaza de deforestación. En las islas se podía encontrar cuanto necesitaban las embarcaciones para reabastecerse, incluidos marineros que completaran las tripulaciones, siendo especialmente apreciados productos como el vino, el trigo y el azúcar.

Abandonadas las Canarias, la derrota de los navíos conducía al Caribe, donde se encontraban un rosario de islas descubiertas por Colón y en viajes posteriores, que los españoles no ocuparon permanentemente al carecer de colonos bastantes y ser escasa su rentabilidad, pero servían de escala para avituallarse de agua y otros recursos. Algunos autores[436] consideran un error no haber establecido en ellas alguna escala antes de arribar a Puerto Rico, Guadalupe o Martinica. Ninguna de esas denominadas Antillas Menores ofrecía posibilidades atractivas para

asentamientos permanentes, y dado el nivel de colonizadores existentes, resultaban mucho más atrayentes y ofrecían mejores oportunidades las islas más grandes.

Es el caso de La Española —la actual Santo Domingo—, que llegó a recibir entre el 80 y el 90 por ciento de la actividad comercial y un 50 por ciento del total del tráfico de las islas. Su atractivo inicial fue la producción de oro, que mantendrá hasta la década de 1520; después el número de indígenas disminuyó significativamente, siendo relevados por criollos, que mantendría una economía basada en el azúcar, el trigo, la carne y el cuero.

Jamaica no tuvo especial significación, pues los españoles la mantuvieron marginada del tráfico comercial, por lo que se convirtió en una base para los contrabandistas, y aunque inicialmente presentaba el atractivo del oro, su población descendió rápidamente, de manera que en 1550 solo contaba con 1.500 habitantes. Mientras estuvo bajo el dominio español, su economía se basó en el azúcar y el jengibre o falsa pimienta.

Las islas del Caribe jugarán un papel fundamental en el Imperio español. Sirvieron de escala en las navegaciones, donde los navíos podían avituallarse; fueron los primeros emplazamientos de la colonización; sirvieron de cabezas de puente para conquistas y asentamientos posteriores; sus habitantes tuvieron que defenderse y protegerse desde el mismo descubrimiento de América, y en las Antillas, con la experiencia adquirida en la colonización de las Canarias, se iniciaron las obras de «protección»: al principio, simples construcciones de madera y barro; más adelante, casas fuertes de piedra para defenderse mejor de los indios hostiles y en las que refugiarse; el paso siguiente fue levantar fortalezas inspiradas en las medievales; a partir de mediados del siglo XVI empezaron las construcciones abaluartadas, que por entonces se generalizaban tanto en Europa como en América, y continuarían su expansión en los siglos siguientes, consiguiendo fortalezas impresionantes tanto en las islas como en el continen-

te e incluso en las Filipinas, pues muchas de ellas se construyeron en puntos neurálgicos del dispositivo territorial y comercial a fin de contrarrestar los peligros y amenazas de los enemigos.

En el retorno de las flotas, el archipiélago de las Azores ofrecía la posibilidad de la última escala antes de llegar a la península. Permitía que la formación se reorganizara, abastecerse de víveres a precios bajos, sobre todo de cereal, e incluso habían surgido puntos donde poder reparar navíos. En general, careció de buenas defensas y sería con Felipe II, a finales del siglo XVI, cuando empezaría a construirse la fortificación más importante del archipiélago para proteger Angra, en la isla Tercera. El arribo de la flota marcaba la salida hacia el continente de los navíos de aviso para dar información de la carga que traían y sus precios. A veces, por previsión de que en las inmediaciones del cabo de San Vicente hubiese enemigos, podía aligerarse parte de la carga para que los navíos tuvieran más capacidad de maniobra. Igualmente, se convirtió el archipiélago en un lugar propicio para el fraude al descargar allí mercancías no registradas.

Veracruz

En 1521 Hernán Cortés fundó Villa Rica de Veracruz, que en realidad no fue más que un núcleo formado por varias calles con una plaza y una iglesia. Años después fue abandonada por otra villa que surgió en la desembocadura del río Antigua y bautizada como Veracruz, pero que carecía de defensas. En 1600 se crearía otra Veracruz, que generaba confusiones con las anteriores y originaba problemas por su escasa población y un puerto con capacidad muy justa para abrigar a la flota.[437] Sin embargo, los principales problemas eran la falta de abrigos naturales que facilitaran la defensa y la necesidad de tropas y artillería en cantidad suficiente para su protección. No obstante, su importancia en las transacciones comerciales está fuera de toda duda,

siendo sus periodos de inactividad los comprendidos entre junio y agosto y entre octubre y abril.

El puerto de Veracruz era considerado la entrada al reino de la Nueva España por vía marítima y, por ende, a sus riquezas, sobre todo la plata; además, era el punto de acceso de los productos orientales que llegaban desde las Filipinas y que desde Acapulco pasaban por la ciudad de México hasta llegar a Veracruz para de ahí ser enviados a España.[438]

En 1572 la Universidad de Mareantes sevillana elevó un memorial solicitando el traslado de la población de Veracruz a la isla de San Juan de Ulúa, entonces despoblada, pensando que así podría mitigarse la elevada mortalidad de la gente de la flota y evitar el desplazamiento de la costa a la ciudad, que estaba separada unas cinco leguas, por lo que en la isla había que descargar las mercancías en barcas pequeñas que remontaban el río para llegar a la ciudad. El traslado a la isla ahorraría tanto tiempo como costos.

Por otro lado, desde los albores del siglo XVI una de las principales preocupaciones de la corona era proteger este punto tan importante del virreinato. Así, cuando el primer virrey, don Antonio de Mendoza, arribó a Veracruz en 1535, llevaba la misión de informar sobre el número de fuertes hasta entonces construidos y los que estaban en construcción, sobre la cantidad de artillería y municiones que se necesitaban para la defensa de aquel lugar, así como la búsqueda de buenos puertos en la costa a fin de determinar el mejor para edificar una fortificación y para el reparo de naos. Tras una inspección en la que se hizo acompañar por pilotos y maestres a bordo de seis navíos, el virrey determinó que no había lugar más adecuado que San Juan de Ulúa para establecer una fortaleza.[439] En el lugar elegido ya se había levantado una torre, que superaba en algo la estatura de un hombre, llamada la Torre Vieja, que era una especie de atalaya para ver los navíos que se acercaban, razón por la que el virrey

ordenó la colocación de unas piezas de artillería con las que rechazar una ofensiva que llegara de fuera.[440]

Por otro lado, el puerto de San Juan de Ulúa nunca fue de fácil acceso; los arrecifes que estaban diseminados en su entorno dificultaban las maniobras de atraque y zarpada; otra dificultad la constituían las condiciones meteorológicas a lo largo del año: un periodo de lluvias de mayo a agosto, de temperaturas y precipitaciones elevadas, y otro dominado por vientos del norte —que pueden ser de frescos y débiles hasta huracanes— de septiembre a abril, de temperaturas bajas y pocas precipitaciones. Realidades que explican la frecuencia de naufragios.[441]

La construcción de la fortaleza de San Juan de Ulúa se realizó en tres fases y se alargó desde el siglo XVI hasta el XVIII. En la primera se levantó la Torre Vieja y una especie de dique, que fue llamado el Muro de las Argollas por la serie de estas que jalonaban la construcción y que se utilizaron para amarre de los navíos. Ya en el siglo XVIII, se construyó la estructura de lo que sería la fortaleza. La tercera fase se produciría durante la guerra de la Independencia Mexicana.

En 1568 tendría lugar el primer ataque al presentarse los corsarios Hawkins y Drake, que estuvieron bombardeando la posición durante dos días y al llegar la flota del nuevo virrey Enríquez de Almansa los atacantes se dieron a la fuga, pero solo lograron escapar los capitaneados por los dos jefes expedicionarios ingleses; con su cañoneo consiguieron destruir parte del muro, que el virrey ordenó reconstruir en 1570 al general Cristóbal de Eraso, quien también inició posteriormente el baluarte de la Torre Vieja y el de San Crispín, cuya construcción estaba muy avanzada en 1584.

Seis años más tarde, en 1590, llegaban el virrey Luis de Velasco y el ingeniero Bautista Antonelli con la misión de reparar y fortalecer las defensas. El panorama que contemplaron a su llegada fue el de una sola edificación permanente, formada por las torres Vieja y Nueva en los extremos del Muro de las Argollas;

el resto eran casas de madera donde vivían diez familias españolas y unos 150 negros esclavos. En los años siguientes, las obras debieron de progresar de manera significativa, pues a finales de siglo la fortaleza, rodeada de arrecifes, parecía inexpugnable.[442] No obstante, era conveniente ampliar la fortificación de San Juan de Ulúa para dispensar mayor protección a los navíos de la flota que permanecían en sus aguas mucho tiempo, pero las discrepancias entre las autoridades civiles y militares frustraron los planes de mejora a lo largo del siglo XVII. Incluso se pensó en fortificar Veracruz y dejar San Juan de Ulúa como un lugar defensivo secundario, idea que se fortaleció después del saqueo e incendio de Campeche en 1663 por los ingleses, pero el plan no pasó del papel. En 1670 el virrey Antonio Sebastián Álvarez de Toledo, segundo marqués de Mancera, activó lo que consideraba las obras más urgentes, como era la construcción de la defensa de la puerta exterior de la fortaleza de San Juan, llamada de la Media Luna. Pero las obras avanzaron muy lentamente, de forma que en 1683 los corsarios Nicolás de Grammont y Lorenzo Jácome *Lorencillo* asaltaron la población, la saquearon y se llevaron las mercancías que iban a ser llevadas a España.

Después, la fortificación de Veracruz progresó lentamente. Finalizando el siglo XVII, la muralla la componían unos muros muy débiles cubiertos de arena, que se acumulaba al pie, y podían saltarse fácilmente a caballo, haciendo inútiles las puertas de la ciudad, pues podía penetrarse en ella por muchos puntos distintos.[443] En los inicios de la segunda mitad del siglo XVIII la mejora de la muralla avanzaba, pues se había levantado a lo largo de unos 336 metros con troneras y una estacada en la parte superior; el baluarte de Santiago había sido reforzado y las puertas hacia el mar y tierra se habían consolidado. No obstante, el conjunto era considerado poco capaz de detener los ataques enemigos.[444] El amurallamiento fue terminado en 1765 y se componía de los baluartes de Santiago, La Concepción, San José, Santa

Bárbara, Santa Gertrudis, San Javier, San Pedro, San Juan y San Fernando.

En ese año llegó a Veracruz el ingeniero Miguel del Corral, que llevaba proyectos para acordar con las autoridades del puerto la construcción y reparación de unas fortificaciones costeras, como la de Alvarado, donde se levantó una torre artillada y en el litoral entre Alvarado y Antón Lizardo se edificaron tres torres vigías; otra torre se alzó en el extremo norte del río Medellín y otra de iguales características en la punta de Mocambo.

Las modificaciones del castillo de San Juan de Ulúa también se concluyeron a finales del siglo XVIII; consistieron en cuatro murallas en forma de cuadrilátero con baluartes en los ángulos, el de San Pedro, el de San Crispín, el de La Soledad y el de Santiago. La Media Luna exterior quedó unida al cuerpo principal de la fortaleza por un puente de mampostería. Dos plazas de armas, el polvorín y otras dependencias en el arrecife de la Gallega completaban el conjunto.[445]

Las ciudades del istmo: Panamá, Nombre de Dios, Portobelo. El Yucatán y Tierra Firme

Cristóbal Colón llegó el 2 de noviembre de 1502 a un lugar de la costa centroamericana que le llamó la atención al ver su situación en el litoral, pues ofrecía la posibilidad de convertirse en un buen puerto por su capacidad y por la profundidad de sus aguas, bautizándolo con el nombre de Portobelo. Unos días más tarde, el 9 de ese mes, encontró otro lugar que consideró más idóneo y le llamó Bastimentos. Diego de Nicuesa llegó allí en 1510 y fundó una villa que llamó Nombre de Dios. La fundación de Panamá fue algo posterior; se planteó en 1514, cuando se inició la búsqueda de un camino que uniera las dos orillas del istmo centroamericano, y sería Pedrarias Dávila quien la fundara en 1519. Fue el primer asentamiento español en el Pacífico que recibió el

título de ciudad en 1521. El lugar elegido no era el más adecuado por su insalubridad y carecer de agua; al parecer, fue escogido por la existencia en él de un poblado indígena (podía proporcionar mano de obra) y el nombre se debió a la presencia de unos árboles que los nativos llamaban panamá. Lo insano del lugar y las deficiencias del puerto plantearon pronto la conveniencia de cambiar el emplazamiento de la ciudad, pero las gestiones en este sentido no cristalizaron por la resistencia de sus habitantes a trasladarse a otro lugar.[446]

> Panamá la Vieja prolongó su azarosa existencia por espacio de 154 años, orgullosa y pertinaz, a pesar de los incendios, terremotos, ataques piráticos y también a pesar de los diversos intentos realizados a lo largo de este tiempo para mudarla a un emplazamiento con un ecosistema más saludable y un puerto más apto y capaz. Porque... nunca dispuso de un buen fondeadero, pues el existente apenas tenía calado, de manera que las flotas se veían obligadas a atracar no aquí, sino en el puerto de Perico. El lugar era tan llano que el mar lo inundaba en su creciente, mientras en la bajamar dejaba una legua de tierra descubierta y llena de tascas; quizás por esa razón su puerto fue conocido en el siglo XVII por ese mismo nombre: el puerto de La Tasca. A sus espaldas, la asfixiaban los manglares y una voraz vegetación en la que abundaban los manzanillos, «árboles venenosos y que hacen tan poco sana aquella ciudad»... Sin embargo... no fueron esas adversidades sino la mano del «diablo inglés»... la que un buen día forzó decididamente su traslado a otro emplazamiento junto al cerro Ancón».[447]

Al convertirse en el punto final de la ruta naval por el Pacífico de la plata peruana la ciudad de Panamá empezó a adquirir una importancia que le llevaría a superar a cualquier otro núcleo urbano centroamericano en el comercio y tránsito a través del istmo, en el que los porteadores indios (pronto hubo escasez de naturales) empezaron a ser sustituidos por mulas,[448] de las que para el transporte de los tesoros reales y particulares llegaron a necesitarse de 2.000 a 2.500.

El trabajo en las minas y la inadaptación a las faenas impuestas por los encomenderos fueron causas de la desaparición de la población indígena.

> A esto se sumó el éxodo forzoso de gran cantidad de indígenas que se llevaron los conquistadores, primero a Nicaragua y después al Perú...
>
> Para reemplazar a la población indígena... fue necesario importar esclavos negros africanos, en grandes cantidades, que al final se convirtieron en la única fuerza laboral, especialmente, del istmo.

En 1575... se cuentan 5.600 negros, incluidos unos 2.500 que estaban fugitivos y ocultos en los montes, los cimarrones, que según parece, había ya en tiempos de Pedrarias.[449]

Las mulas, el ganado vacuno —del que había 80.000 cabezas a fines del siglo XVI— y la abundancia de pescado compensarían largamente la agricultura de subsistencia panameña, productora de maíz, frijoles y arroz.[450] Las recuas de mulas tenían que sortear el peligro que suponían los asaltos de las bandas de negros cimarrones, en los que los extranjeros encontrarían aliados durante sus ataques al istmo. Hacia 1575 Panamá tenía una población de 500 vecinos en unas 400 casas de madera, a los que hay que sumar unos 800 visitantes, en su mayoría sevillanos, y más de 3.700 esclavos, por lo que a finales del siglo XVI contaba con más de 5.700 personas.[451] Una población que se mantiene estable —con algunos altibajos— hasta mediados del siglo XVII, en que se contabilizan unos 300 vecinos para decaer después de 1662 por debajo de esa cifra.

La población esclava negra estaba dedicada al servicio doméstico, la agricultura y la ganadería; además, los negros trabajaban como arrieros de las recuas de mulas que transitaban el Camino Real y el Camino de Cruces, de buceadores o en los aserraderos. Principalmente, vivían en los barrios suburbanos de Malambo y Pierdevidas.

Al igual que en Nombre de Dios o Portobelo, en Panamá las condiciones climáticas y las características del terreno eran adversas. Las enfermedades tropicales diezmaban la población, lo que motivó que, en 1531, el gobernador Antonio de la Gama intentase el traslado de la población a un lugar más saludable. Pero lo costoso de la operación hizo que fracasase.[452]

Desde entonces, Panamá fue la vía de paso de los españoles que iban a Lima en busca de las posibilidades prometedoras que ofrecía un Perú rico en minas de plata.

Gracias a las ferias... [el istmo] se convirtió en la sede espacial del complejo comercial más grande del Nuevo Mundo y, más que nunca, adquirió valor estratégico para la corona. Primero Nombre de Dios, el puerto atlántico más importante de las Indias hasta 1595, y después Portobelo fueron el epicentro de una actividad mercantil de tal envergadura que sus ramificaciones alcanzaron a casi todo el sur del continente. En tanto que la ciudad de Panamá, después de Callao, era la base administrativa de este próspero complejo mercantil.[453]

Inicialmente, el puerto de la ciudad vieja fue el mencionado de La Tasca, el más importante de la costa del Pacífico en el istmo, emplazado en la desembocadura del río Gallinero. Sin embargo, el aumento del tonelaje de los buques y el progresivo cegamiento de la bocana hicieron que a mediados del siglo XVI empezara a llegar el tráfico marítimo a la isla Perico, un puerto a dos leguas de Panamá, que se mantendría más allá de la supresión de las ferias en 1739. No obstante, los barcos menores con metales preciosos y mercancías desembarcaban en Peña Prieta, a unos diez kilómetros de la ciudad, distancia que cubrían recuas de mulas por la costa. Al construirse en 1673 la nueva Panamá, tan solo quedaba del núcleo urbano a unos cinco kilómetros, más o menos.

> A los noventa años escasos de su fundación, Panamá tenía cuatro grandes calles, en dirección de este a oeste: la de la Carrera, bordeando el mar, La Empedrada, la paralela a esta, donde en su comienzo estaban ubicadas las casas arzobispales, y la de la Pontezuela; a esto se añadían las siete calles trasversales de sur a norte, entre las cuales, eran las más importantes la de los Calafates y la de Santo Domingo; varios callejones, la plaza Mayor... dos plazuelas, la de la carnicería y otra al principio de la ciudad, sobre la cual daban sus espaldas, las casas reales.[454]

Hacia 1607, la ciudad tenía algo más de 500 casas, de las que una veintena eran edificios públicos y religiosos. La Audiencia, el Cabildo y seis casas de particulares eran edificios de cal y canto; las demás eran de madera, salvo tres que tenían el piso bajo de piedra y el superior de madera. Cifras indicativas del reparto de la población por entonces pueden ser las siguientes: 1.000 españoles blancos, de los que 548 eran hombres, 303 mujeres y 150 niños; 146 mulatos, 148 negros libres y 3.500 esclavos; en suma, 4.795 habitantes.[455] Para 1640, las casas eran ya 750, pero un incendio en 1644 destruyó más de 80, incluida la casa obispal y la catedral

Para la defensa de la ciudad se propusieron diversos proyectos, que incluían murallas, fosos y un fuerte que protegiera las casas reales, además de unos reductos en los islotes Perico y Flamenco. Lo único que cristalizó fue el fuerte de Navidad, empla-

zado junto al pequeño puente del Matadero, a la entrada de la ciudad, poco artillado, que nada pudo hacer para contener el ataque del pirata inglés Morgan de 1671, que incendió y arrasó la ciudad, sufriendo muchos de sus habitantes torturas, violaciones y cautiverio.[456] Ante los rumores sobre la posibilidad de que el inglés permaneciera en Panamá, desde la metrópoli y desde el Perú se prepararon sendas expediciones para desalojarlo. Sin embargo, Morgan se retiró hacia Jamaica y esos preparativos fueron innecesarios, pero el ataque convenció de la necesidad de construir una nueva ciudad debidamente fortificada.[457]

La nueva Panamá se edificó de acuerdo con la Ordenanza de Nuevas Poblaciones de 1573, promulgada por Felipe II. El proyecto lo trazó el gobernador y capitán general Antonio Fernández de Córdoba, pero fue modificado por los ingenieros Juan Betín y Bernardo de Ceballos. El resultado fue una ciudad[458] situada en una pequeña península, de planta octogonal reticular con la plaza Mayor en el centro, en las proximidades de un cerro desde el que podía controlarse el río Chagre, celebrándose la inauguración el 21 de enero de 1673, si bien las murallas perimetrales se construirían de 1675 a 1678 con los baluartes de Barlovento, San José y Mano de Tigre. A las dos puertas iniciales, la de Tierra y la de Mar, se unieron los postigos de San Juan de Dios, San Francisco, Las Monjas, Santo Domingo y San José.

En cuanto a las ferias, nacieron como consecuencia del interés comercial que suscitó la zona. Empezaron a celebrarse en Nombre de Dios en 1544 y allí se mantuvieron hasta la destrucción de la ciudad por los piratas en 1596, sucediéndole como sede ferial Portobelo desde 1597 hasta el final de las ferias en 1739. En esos 195 años se celebraron 95 ferias, de las que las más importantes se desarrollaron entre 1582 y 1589.

Nombre de Dios fue fundado por Diego Nicuesa en 1510 y hasta 1598 fue el puerto más grande americano, pese a sus deficiencias. La dotación artillera, seis piezas nada más, era insuficiente para el volumen del tráfico marítimo que concentraba. La

población era básicamente estacional, pues adquiría actividad con la llegada de la Flota y el resto del año permanecía abandonada prácticamente. La Audiencia de Panamá, de la que dependía Nombre de Dios, nombraba para la ciudad a un alcalde mayor. También estaba vinculada a la diócesis de Panamá, cuyo obispo designaba a un cura y a un vicario. La ciudad fue destruida por Drake en 1596, tras cometer toda clase de desmanes sin encontrar apenas oposición. El inglés pretendió hacer lo mismo con Panamá, pero fue rechazado y obligado a huir por un grupo de soldados en el cerro de la Capirilla; en su retirada, Drake saqueó Portobelo, pero murió poco después en su bahía.

> Lejos de ser un gran puerto, Nombre de Dios no era más que una playa descampada, a merced de todos los vientos y tempestades, sin apenas sistemas defensivos. El terreno pantanoso impidió el desarrollo positivo de una economía agraria, siendo esta escasa y deficitaria. Según señaló López de Velasco: «Es pueblo muy enfermo [...] muy caluroso y húmedo y de muchas aguas, truenos y relámpagos, y así muere mucha gente en él.»... A pesar de que la villa contaba con 200 casas, en la década de 1570 la población permanente no superaba las 50 personas, pues la mayor parte de las viviendas solo se ocupaban durante la Feria, permaneciendo deshabitadas los diez meses restantes del año. Así, la práctica totalidad de la población se dedicaba a actividades comerciales (hasta 1545 había entre 15 y 20 negociantes dedicados a la venta al por mayor) y el resto se empleaba en servicios vinculados a la actividad ferial.[459]

San Felipe de Portobelo fue fundada en 1597 por Francisco Valverde y Mercado, quien la bautizó así como homenaje a Felipe II. Al estar Nombre de Dios en una situación poco favorable, pues su bahía era de escaso fondo, poco protegida y con arrecifes, de 1553 data la orden de traslado a Portobelo, pero hasta la destrucción de Nombre de Dios por Drake en 1596 no se llevó a cabo el traslado.

J. Bautista Antonelli ideó su sistema defensivo, un recinto amurallado que la rodeaba y cuatro baterías: San Jerónimo, San Felipe, Santiago y San Fernando, estratégicamente emplazadas.

> Tales elementos se integraban en el plan de defensa de las Indias formulado por la corona española en 1588 y cuya finalidad era situar los puertos fundamentales de la Carrera de Indias y proceder a su defensa, un ambicioso plan en el que ya había participado el propio Antonelli. A partir de ese momento una nutrida nómina de ingenieros intervino en la ciudad de Portobelo a fin de mejorar y adecuar sus elementos defensivos.[460]

La destrucción de Nombre de Dios supuso para Portobelo su conversión en nueva sede de la feria, una clara mejora al contar con un puerto mejor, más protegido y más cerca del río Chagre y de Panamá, pero el clima era tan inhóspito como el de Nombre de Dios. La ciudad fue trazada con forma rectangular, paralela a la costa y extendiéndose por el camino de Panamá, hacia el oeste, donde surgió un barrio que se llamó Guinea por ser donde moraban los negros esclavos y libertos, siendo desalojados y desplazados a los bugíos —permanentes o temporales— en la época de las ferias, pues sus habitáculos se alquilaban a los visitantes.

La ciudad tenía como centro la plaza Mayor, en la que desembocaban las cuatro calles principales, atravesadas por otras más pequeñas formando una retícula y otra plaza, que, como la Mayor, constituían dos espacios amplios, uno próximo al muelle y frente al edificio de las Cajas Reales y otro en el que estaba la iglesia mayor, construida de piedra como aquellas. En la década de 1620 tenía 150 casas de madera, levantadas sobre pilares por lo fangoso del terreno, algunas con la planta baja de piedra; una iglesia y un pequeño convento completaban el núcleo urbano. Habitualmente, allí no vivía más de una treintena de españoles; el resto eran familias de mulatos y negros. Los blancos con posibles habitaban normalmente en Panamá, acudiendo a las ferias cuando se celebraban. Entre una feria y otra, en Portobelo solo quedaban el gobernador, los oficiales reales, los componentes de la guarnición y un puñado de españoles, entre los que estaban el alcalde municipal, el de la hermandad y los escribanos de los registros.[461]

El lugar resultaba bastante hostil para los habitantes por su clima —caluroso y de abundantes aguaceros— y por estar agobiado a su espalda por Sierra Llorona. Por eso, se pensó en trasladar su emplazamiento en 1600, lo que no se realizó; en 1680 se proyectó la nueva ciudad amurallada, San Carlos de Portobelo, que tampoco cuajó y se volvió sobre tal proyecto en 1730, sin

que prosperara al advertir el rey que si se mudaba la ciudad, el costo recaería sobre los comerciantes.[462]

Otro peligro para los habitantes eran los ataques de animales salvajes, pues los pumas entraban por las noches en los corrales y mataban gallinas, perros y demás animales domésticos. Los negros y mulatos con un machete y una lanza de madera de punta endurecida por el fuego y de una longitud de dos metros y medio a tres se enfrentaban a ellos con singular destreza y acierto. También llamaban la atención los perezosos, y los sapos constituían una auténtica plaga.

Otra dificultad era avituallarse, ya que la mayoría de los alimentos que necesitaban —solo abundaban el pescado, las frutas tropicales y la caña de azúcar, de la que se fabricaba aguardiente, muy consumido por los habitantes— llegaban de otros lugares: de Panamá, ganado mayor; de Cartagena de Indias, maíz, arroz casabe, cerdos y gallinas; también desde Nicaragua se recibían bastimentos diversos. El agua dulce la proporcionaban en abundancia las frecuentes lluvias, que llenaban pozas entre las rocas que utilizaban para bañarse los habitantes, que acudían a ellas a diario. Lo malsano del ambiente —consecuencia de estar la plaza encajonada entre montañas que creaban un clima húmedo y caluroso— obligaba, se decía, a trasladar a las embarazadas a Panamá en el cuarto o quinto mes de la gestación, donde permanecían hasta superar todas las derivaciones que acarreara el parto, regresando después. Igualmente se decía que los animales que llegaban de fuera —caballos, vacas, burros…— enflaquecían, se volvían estériles y las gallinas dejaban de poner huevos.

Al margen de lo que pueda haber de exageración, sí está claro que el clima era un factor importante de la mortalidad que se padecía en la zona, como demuestra lo sucedido en 1726, en que la ciudad fue bloqueada por una flota inglesa, cuya tripulación enfermó de tal gravedad, que el elevado número de bajas les obligó a retirarse hacia Jamaica cosechando un sonoro fracaso.

Al frente de la ciudad estaba un teniente general, nombrado por el rey como gobernador y dependiente de la Audiencia de Panamá. La parroquia estaba asistida por un vicario y varios clérigos. Luego se construyeron dos iglesias más, pero muy pequeñas y de factura tan pobre que prácticamente estaban casi ruinosas; una de ellas, bajo la advocación de San Juan de Dios, tenía también la consideración de hospital, pese a no tener más que un cuartucho a manera de oratorio, donde los enfermos se acomodaban en el suelo, pero solo eran admitidos los que podían pagar su cura y manutención. En realidad, se utilizaba cuando arribaban los navíos y eran los cirujanos de abordo los que atendían a los enfermos y las provisiones y medicinas de los buques los que los alimentaban y cuidaban.

La presión pirática y corsaria obligó a la corona a establecer sistemas defensivos en puntos y ciudades de valor estratégico. En el caso de Portobelo, el primer ingeniero que intervino fue Bautista Antonelli; su proyecto inicial se asemejaba al de La Habana, consistente en levantar un fuerte a cada lado del acceso a la rada, el de San Felipe y el de Santiago; eran unas torres con varias plataformas, que estaban en construcción cuando fueron destruidas por Drake, que atacó la ciudad en 1596, lo que obligó a un replanteamiento de las mismas, añadiendo a la construcción baluartes, un foso, un revellín, dos trincheras y un morrillo cerca de un arroyo. Pero el proyecto y su realización, sobre todo el de San Felipe, resultó fallido, como se comprobó en el ataque de 1601, que llevó a cabo William Parker.

Para entonces ya se estaba levantando el fuerte de Santiago de la Gloria, bajo la dirección de Hernando de Montoya. El emplazamiento elegido no era el adecuado, pues podía ser dominado desde varios lugares del entorno, pero, en cambio, podía dominar la bahía, ya que los buques de gran calado tenían que pasar por sus proximidades, motivo por el que contaba con una buena dotación artillera.[463]

En los años siguientes, Cristóbal de Roda se trasladó desde Cartagena de Indias con vistas a la reconstrucción del fuerte de San Felipe, pues sus recomendaciones fueron las más destacadas, pero tardaron en llevarse a la práctica, lo mismo que sucedió con el fuerte de San Jerónimo, cuyo emplazamiento debería estar al fondo de la bahía, sobre el río Cascajal, pero su construcción no comenzó hasta mediados del siglo XVII y se pretendía que sustituyera al de Santiago de la Gloria.

Hacia 1658 se inició la edificación del San Jerónimo, superándose una polémica, pues el Consejo de Indias era contrario a su construcción, opinión no compartida por las autoridades locales y panameñas, que se impusieron. Pero la obra fue poco acertada, ya que la plataforma de la base con baluartes presentaba graves deficiencias, según algunas opiniones, de manera que se formularon varias modificaciones y algunas se iniciaron, aunque no tuvieron continuidad y las estructuras se dañaron. Posteriormente se acordó que el fuerte tuviera cuatro baluartes, aljibe, almacenes y alojamiento para la guarnición, por lo que tuvo que derruirse lo que estaba hecho y empezar de nuevo.

Cuando Henry Morgan se presentó en Portobelo en julio de 1668 las obras estaban incompletas y ni siquiera había artillería, por lo que apenas ofreció resistencia y cayó en poder del pirata. El ataque de Morgan mostró las deficiencias defensivas de Portobelo. Los atacantes se hicieron primero con el fuerte de San Jerónimo y la ciudad, luego tomaron los de Santiago y San Felipe, lo que les permitió meter sus barcos en la bahía. Los habitantes pudieron evitar el incendio de la ciudad mediante el pago de 100.000 pesos, pero no librarse de que los piratas, en un duro saqueo de quince días, se llevaran todo cuanto pudieron. La idea de Morgan de marchar sobre Panamá fue desechada por el mal estado del camino y de las tripulaciones, así que regresó a Jamaica.[464]

En 1739 el vicealmirante Edward Vernon atacó Portobelo y Chagres, afectando duramente a la economía del istmo en la zo-

na panameña.[465] Por entonces la situación de Portobelo era lamentable:

> Por el abandono de muchos vecinos, por la escasez de tropas, la inoperancia de parte de los cañones, la escasez o mal estado de la pólvora y, especialmente, por la falta de dirigentes capaces de establecer un adecuado plan defensivo. Todo ello contribuyó a que la toma de la ciudad resultara fácil. Primero fue abatido el San Felipe y posteriormente capitularon el Santiago y el San Jerónimo, ocupando Vernon la ciudad el día 3 de diciembre. Contrariamente a lo recogido en las capitulaciones el vicealmirante hizo volar los fuertes. Tras abandonar la ciudad después de 22 días de ocupación se dirigió a Jamaica.[466]

Tras reforzar su escuadra, a los tres meses Vernon regresó a Portobelo y cargó contra el fuerte de San Lorenzo en el río Chagres, posición que conquistó y destruyó. El objetivo siguiente fue la conquista de Cartagena de Indias, pero fracasó estrepitosamente.

Destruido el San Lorenzo, fue necesario proceder a su reconstrucción, para lo que se elaboró un proyecto mejorado por el ingeniero Ceballos y Arce, modificado, tal vez, en algunos aspectos por Venegas Osorio. Como complemento, se levantaron unos fuertes en las márgenes del río Chagres, desde los que se le podía controlar. Por lo que respecta a la ciudad, después del ataque de Morgan no hay referencias ni constancia de que se procediera a hacer reparaciones importantes; solo interesó continuar las obras del fuerte San Jerónimo por considerarlo la mejor defensa del puerto, aunque no pasaba de un reducto sin capacidad para alojar una guarnición crecida. No plantearse la renovación de las defensas urbanas tal vez se debiera a que el centro de interés estaba en la construcción de la nueva Panamá y en la reconstrucción del fuerte San Lorenzo. Sea como fuere, se entra en una especie de abandono que mantuvo en uso lo existente hasta 1739, en que Vernon atacó la ciudad.

Las ferias de Portobelo cesaron en 1739, la importancia de la ciudad decayó y hasta mediados de siglo no se atendió a su defensa. En 1752 llegó allí el ingeniero Ignacio de Sala, de amplia ejecutoria fortificadora en las murallas de Cádiz y en Canarias, además de ser muy conocedor de las teorías sobre fortificación

de Vauban. Su misión era elaborar el plan de defensa necesario en la ciudad, para lo que contó con la colaboración del ingeniero Manuel Hernández.[467] Las construcciones principales fueron los fuertes de San Fernando y San Fernandito, San Jerónimo y Santiago de la Gloria, mientras que Hernández asumió la reconstrucción de San Lorenzo en el Chagres.

Antes del ataque de Vernon a Portobelo Panamá sufrió un gran incendio tan grave como los padecidos en 1756 y 1781, que la destruyeron casi totalmente. Para entonces ya era evidente el malestar del grupo criollo, que pedía la bajada de impuestos y el establecimiento de aduanas que redujesen el contrabando inglés y holandés, cuyas mercancías saturaban el mercado. Aunque la nueva dinastía intentó fortalecer los vínculos coloniales, el istmo no tenía cabida en el reformismo borbónico, por lo que las ferias entraron en decadencia y desaparecieron en 1739. La novedad estuvo en la modernización del San Felipe y en la edificación del fuerte Farnesio o de la Ranchería, que hacia 1731 se pensó mejorar, pues no era más que una batería mediocre, pero tampoco prosperó.

La Capitanía General de Guatemala y el istmo

El resto del territorio centroamericano, desde el Darién al Yucatán, no tuvo tanto interés como la zona panameña. Esa situación se debió a las duras condiciones ambientales y lo insalubre de muchos territorios del litoral, factores muy disuasorios para crear nuevas poblaciones[468] durante el gobierno de la Casa de Austria.[469] Una situación que cambiaría con la llegada de los Borbones.[470] Pero la zona no fue integrada en el sistema defensivo americano,[471] lo que favoreció la acción de piratas, bucaneros y agentes comerciales extranjeros, que aliados a las comunidades de zambos y mosquitos ocasionaron ataques y pillajes a los naturales y a los españoles y criollos allí establecidos.

Las zonas atractivas para el establecimiento de los extranjeros eran las que podrían ofrecer beneficiosos recursos naturales (maderas preciosas, palo de tinte) o lucrativos ingresos por el contrabando con las posesiones españolas. Tampoco se vio favorecida la zona con el establecimiento del sistema de flotas cuando al tiempo se configuraron las tres zonas más operativas desde el punto de vista comercial: la de las Antillas mayores, la de Panamá y la de Veracruz y Campeche. Una especie de marginación que explica por qué no había en la zona guatemalteca nada más que la fortaleza de Santa Bárbara en el puerto de Trujillo,[472] el castillo de San Felipe de Lara entre el río Dulce y el lago de Izabal y un pequeño fuerte en Santo Tomás de Castilla. A lo que hay que añadir algunas torres vigías en las desembocaduras de los ríos para avisar de la presencia de enemigos. Todas ellas mantenidas por los comerciantes españoles, donativos y otras contribuciones ajenas a la Real Hacienda.

Las circunstancias de la política internacional en el siglo XVIII, especialmente después de las tres primeras décadas y sobre todo en el reinado de Carlos III, exigieron un nuevo planteamiento defensivo y estratégico más en consonancia con los intereses españoles, para lo que se necesitaban construcciones militares proyectadas de acuerdo con las trazas de la poliorcética más moderna. En el nuevo planteamiento, unas ciudades destacaron por su ubicación e importancia sobre las demás: eran las «llaves» del sistema:

> En el litoral del mar de las Antillas se levantó una barrera de fortificaciones, que aun separadas por grandes distancias constituían un sistema de unidad orgánica y suplían los dilatados espacios e incluso sus deficiencias técnicas o de armamento y guarnición por estar emplazadas en lugares bien elegidos y favorecidos por las condiciones naturales.[473]

El dilatado territorio de la entonces Capitanía General de Guatemala comprendía, además de Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, con unos 2.700 kilómetros de costa, donde se

levantaron varias construcciones militares de desigual entidad entre el este del Yucatán y el oeste del Darién.

En San Francisco de Campeche también fue necesario proteger su puerto, pues los ataques piráticos se presentaron al mismo tiempo que en Veracruz, prácticamente. La villa era un lugar importante en el tráfico de mercancías y en la navegación de cabotaje.[474] En 1564 se estableció la Capitanía General de Yucatán y su titular, Luis de Céspedes y Oviedo, solicitó a Madrid la fortificación de la villa, pero no obtuvo contestación a su demanda; sus sucesores iniciaron el proyecto, pero sin continuidad ni consistencia. Las obras empezaron por una pequeña torre a la orilla del mar, que posteriormente se convertiría en el castillo de San Benito, defendido en 1597 por el capitán Antonio de Alcalá contra el ataque del inglés William Parker, que logró saquear la ciudad, pero acabaría siendo capturado por los habitantes de Mérida.

En 1612 el puerto de Campeche ya tuvo sus primeras fortificaciones, levantadas por la preocupación de su gobernador Carlos de Lima y Arellano.[475] Además del fuerte de San Benito, contaba con una trinchera con troneras para la artillería que acababa en el baluarte de San Román.También existía la fortificación de la Eminencia, igualmente con troneras. A ello había que añadir la fuerza vieja y otro baluarte, el de San Bartolomé.[476] Pero tales defensas no bastaron para rechazar en 1633 a Cornelius Jol, ni más tarde a Edward Mansvelt, pese a algunas mejoras que se habían hecho, evidencia de que Campeche seguía necesitando una mejor defensa, que el gobernador Francisco de Bazán se propuso realizar en 1657, aunque la construcción fue lenta, los lugares elegidos para las fortificaciones no eran los adecuados y la artillería, de mala calidad, resultaba incapaz de defender los navíos que hubiera en el puerto.

Sus deficiencias quedaron de manifiesto en 1663, en un nuevo ataque inglés que acabó con el saqueo de la ciudad y el desmantelamiento de las defensas, lo que movió al nuevo gobernador,

Juan Francisco Esquivel, a remodelar el conjunto defensivo, incluyendo la reparación del fuerte en 1676, rebautizado como San Carlos. Como los ataques se repitieron en 1678 y 1685, en esos lustros se elaboraron varios proyectos de reforma de las defensas, que muchos no pasaron del papel. De tales proyectos, el más importante fue el comenzado en 1680, cuyos trabajos progresaban con lentitud, pero en 1686 ya estaba dispuesto el baluarte de Santa Rosa y entre los fuertes del litoral San Carlos y Santiago se levantó otro baluarte, el de La Soledad.

A partir de 1704, la responsabilidad de continuar las obras recayó en el ingeniero francés Luis Bouchard de Becor, quien, tras el pertinente estudio previo, se propuso conectar ocho baluartes que circundarían la villa: los de San Carlos, Santa Rosa, San Juan, San Francisco, San Pedro, San José, Santiago y La Soledad. Su proyecto se retomaría años después, y aunque hubo algunas modificaciones, no fueron trascendentes ni duraderas. En 1786 Campeche tenía sus murallas y cuatro puertas y empezaron a construirse reductos y baterías exteriores.

En 1519, Antón de Alaminos bautizó como Laguna de Términos la zona que se consideraba el límite entre la península del Yucatán y Tierra Firme; era un buen abrigo natural, además de ofrecer maderas preciosas, como el palo de tinte, lo que lo convertiría en reducto, sobre todo de ingleses, que comerciaban con tan apreciado material y lo utilizaban como base para saqueos y ataques a las ciudades costeras.

En 1716 se decidió arrojarlos de allí mediante una operación militar al mando de Felipe de Andrade, sargento mayor de Veracruz. El choque terminó en una batalla naval, el día de la Virgen del Carmen, en la que los ingleses, superiores en número, tuvieron que abandonar. Después, Andrade inició la edificación de una empalizada que no vio terminada, pues murió al poco tiempo, cuando los ingleses regresaron de nuevo para invadir la Laguna. En conmemoración de la batalla, se llamó Carmen a la isla mayor, situada al oeste de la entrada a la Laguna, y se impuso el

mismo nombre a un presidio construido de madera y con una estacada cuadrada, clavada en tierra; tenía cuatro baluartes en sus vértices y unos 200 hombres de guarnición. En el siglo XVIII se pensó en reforzar la posición y por la frecuencia de los incendios, levantar una fortaleza de piedra, que nunca se realizó, por lo que hasta 1790 el fuerte mantuvo su estructura primera.[477]

En la costa oriental del Yucatán, a orillas de la Laguna de Bacalar, se levantó el fuerte de San Felipe. En la zona, como en la Laguna de Términos, desde mediados del siglo XVII los ingleses realizaban talas de caoba y de palo de tinte, por lo que las autoridades de la villa de Salamanca realizaron algunas expediciones para expulsarlos. En 1652 el pirata Diego Mulato asaltó la villa, provocando casi el total abandono de la costa oriental. Después y durante el siglo XVIII continuaron los ataques ingleses, franceses y holandeses, así como los de mayas rebeldes, de manera que el mariscal de campo Antonio de Figueroa y Silva, en 1727, decidió la construcción del fuerte, diseñando una pequeña planta cuadrada con baluartes en los ángulos; fue mejorado en 1732, pero como la estructura era de palma, no soportaba el montaje de la artillería.

La construcción de la fortaleza duró hasta 1751, año en que fue atacada por los ingleses, que llegaron por el río Valis, provocando una operación conjunta de fuerzas procedentes de Bacalar, Cuba y Honduras al mando de Melchor de Navarrete, gobernador del Yucatán, que expulsaron a los atacantes, y se ordenó reforzar las defensas de la entrada del fuerte, que casi nunca recibió los recursos que necesitaban la guarnición y la artillería, además de las frecuentes epidemias que padecía la gente. Una realidad que hizo que el fuerte fuera evacuado en 1774, pese a su estratégica posición, desde donde dominaba la desembocadura del río Hondo. Los ingleses siguieron con la tala de árboles y fundarían más tarde una colonia en Belice. En los inicios de la década de 1780 el fuerte fue reforzado. El fuerte de Petén-Itzá, en el interior, lo complementaba, pues ambos eran los vigilantes

de posibles infiltraciones enemigas desde Belice a la Laguna de Términos

Otro punto estratégico, el más importante del Yucatán, fue el puerto de Sisal, desde 1560 clave en el almacenamiento de mercancías que iban y venían a Mérida en espera de las flotas. Por eso la torre existente en 1580 se convirtió en un fuerte, que en 1772 presentaba una forma cuadrada irregular, en uno de cuyos ángulos había un baluarte, medio baluarte en el parte de tierra y en otra de las esquinas una especie de torre; posteriormente contó con una atalaya de dos cuerpos, dos trincheras de madera, un camino de cantería flanqueado de troneras para fusilería y un batería de ocho piezas. La guarnición la componían un oficial y un sargento que mandaban 25 soldados.

Otro fuerte, el de San Felipe, se levantó en la confluencia del lago Izabal y el río Dulce, en Guatemala. Estaba en la primera ruta española de la zona y fue el seguro del comercio de la Audiencia de Guatemala, papel que perdió en el siglo XVIII en favor del fuerte de San Fernando de Omoa, que se impuso claramente en la segunda mitad. El dispositivo se completaba con un fortín ubicado en la bahía cercana, en el sureste del golfo de Honduras, Santo Tomás de Castilla. El de San Fernando de Omoa fue considerado como la «llave» de la prosperidad de la Capitanía General guatemalteca.[478] Construido a partir de la década de 1740 en una ensenada profunda y segura, al abrigo de los vientos, era capaz de acoger a las embarcaciones destinadas a proteger la costa hondureña, lo que hizo que el de San Felipe de Río Dulce perdiera importancia hasta ser abandonado. En la salida del lago de Nicaragua se levantó el fuerte de la Inmaculada Concepción del río San Juan. Fue considerado de vital importancia, pues debía impedir la penetración inglesa hacia la laguna, ya que si se producía, quedarían separadas las dos gobernaciones centroamericanas.

Desde el inicio del siglo XVIII aventureros extranjeros se asentaron especialmente en las costas de Nicaragua y Honduras, des-

de donde se extienden hacia Panamá y Costa Rica con el apoyo de las tribus indígenas de mosquitos y zambos, algo de lo que era consciente la corona, pero hasta pasadas las primeras cuatro décadas del siglo no hubo planes de defensa. En 1740, el capitán general de Guatemala recibió la orden real de poner en defensa los puertos y costas de la zona.

En 1741 se construyó el fuerte de San Fernando en la desembocadura del río Matina, en Costa Rica, pero once años después el ingeniero Luis Díez Navarro informaba de que el fuerte, el del río Dulce y el del río San Juan en la laguna de Nicaragua no eran de gran utilidad. Los ataques a Portobelo y Cartagena de Indias hicieron considerar un plan defensivo para la zona, que incluyó el fuerte nicaragüense de la Inmaculada Concepción en el río San Juan, que se había construido en 1675 coronando un monte. Su reforma se emprendió a mediados de la década de 1730, y aunque antes de empezarla el ingeniero Luis Díez Navarro informó desfavorablemente sobre la disposición de la edificación, la guarnición española rechazó en 1765 a unas tropas inglesas de invasión.[479] Por entonces, la bahía de Omoa, en el golfo de Honduras, era considerada como un lugar idóneo para la defensa del mar, y desde 1723 había propuestas para levantar una fortaleza en su puerto que cortara el contrabando y permitiera comerciar directamente con La Habana, pero el asunto se fue retrasando.

Los informes se sucedieron y en 1751 Luis Díez Navarro emitió uno sobre la dificultad de defender las costas de Honduras y Nicaragua, pasado por el marqués de la Ensenada a la Junta de Guerra, que tuvo en cuenta su contenido y sobre él se tomaron decisiones posteriores.

> Que, aunque las costas de Nicaragua y Honduras no pueden defenderse de invasión real por más castillos o fuertes que se hagan, pues, como dice el ingeniero Luis Díez Navarro, son tantos los parajes por donde pueden introducirse los enemigos que jamás se pudieran fortificar todos; tiene sin embargo el país una defensa natural contra tales invasiones, y a la cual debemos atenernos, que es su esterilidad, humedad, despoblación y enfermedades, por cuyos motivos no pueden permanecer en él ni introducirse cuerpo grande de tropas.[480]

La importancia de la labor del ingeniero, sus informes y los análisis de la situación de las defensas son muy valiosos para conocer el estado defensivo de Guatemala y los territorios próximos.

> Además de la documentación cruzada con la administración de la Real Audiencia, después de la toma de La Habana por la armada inglesa, que tanto alertó a las autoridades y técnicos encargados de la defensa de los puertos españoles del Caribe, Luis Díez Navarro tuvo la oportunidad de remitir un extenso y definitivo informe sobre las costas de la Capitanía General, que además de describir el estado de cada una de las defensas de la demarcación, analiza los asentamientos y movimientos de los británicos, zambos y mosquitos, que tanto dificultaban el comercio con la Península.[481]

Sin embargo, por las dificultades de la empresa y la enemistad con el capitán general de Guatemala, Díez Navarro es cesado en 1756; el ingeniero Francisco Álvarez es encargado de las obras de Omoa y Gabriel Franco, de la comandancia del puesto, quienes en un escrito describen la fortificación y plantean el cambio de su emplazamiento, solicitando nuevas trazas. En 1757 el secretario de Estado de Marina, Julián de Arriaga, ordena la construcción del fuerte según el plano que había trazado el conde de Aranda, entonces inspector general de Artillería e Ingenieros. Se trataba de una fortificación con baluartes y un revellín, pero que hasta 1760 no había avanzado gran cosa su construcción, que estaba resultando muy cara.

Álvarez fue cesado y tras la declaración de guerra de Inglaterra en 1762 y la conquista de La Habana por las tropas inglesas, Díaz Navarro volvió a primer plano e informó de la conveniencia de detener la obra para revisar la construcción, reunir materiales y realizar algunas obras complementarias de mejora. Las obras fueron detenidas en 1764 y continuadas dos años después, pero en 1774 todavía no se habían concluido.

Estos retrasos y la conquista inglesa de La Habana hicieron que las autoridades de la Capitanía General volvieran la vista sobre zonas que habían perdido su importancia estratégica, como el fuerte de San Felipe del río Dulce, cuya construcción esta-

ba en 1743 muy deteriorada, pero las reformas propuestas no debieron de realizarse.[482] El castillo de la Inmaculada Concepción en la laguna de Nicaragua fue considerado por Díaz Navarro de poca utilidad, calificación que mantuvo en 1769. Sin embargo, por la evolución política y estratégica hubo que considerar terminar la reforma planteada en los años cuarenta, y en la década de 1760 se reiniciaron las obras. En relación con este castillo estaba la pequeña fortaleza de La Pólvora, en la ciudad de Granada, cercana al fuerte, realizado en 1749 sobre planos de Díez Navarro. En 1775 Agustí Crame es nombrado visitador general de las fortificaciones americanas y de 1777 a 1779 visitó los puertos y plazas españolas en el Caribe, cuyos informes contienen una valiosa información de su situación.[483]

> El interés estratégico de la zona se mantuvo durante cierto tiempo, tanto por ingleses como españoles, según se pone de manifiesto en varios planos requisados al coronel inglés Roberto Hodgson sobre las radas, ensenadas y defensas de esta área del Caribe, todos de la década de los ochenta... De la misma manera fueron objeto de especial atención las principales vías de comunicación de la nueva capital, Guatemala de la Asunción, con el Caribe, principalmente Omoa... y se confirma en otro proyecto de abrir un nuevo camino hasta la costa caribeña realizado por el ingeniero Antonio Porta y Costas, dirigido al presidente de la Audiencia en 1792.[484]

La Habana

La isla de Cuba acabará desplazando a Santo Domingo como centro emisor de exploraciones y expediciones hacia el continente americano. Su importancia fue en aumento hasta convertirse en uno de los puntos clave una vez implantado el sistema de flotas.[485]

El adelantado Diego Velázquez de Cuéllar, gobernador de la isla de Cuba, emprendió la campaña de conquista y colonización desde el este y su progresión fue marcando la fundación de núcleos urbanos con el establecimiento de los seis primeros insulares entre 1511 y 1515 (Baracoa, 1511-12; Bayamo, 1513; Trinidad, 1514; Sancti Spiritus, 1514; Puerto Príncipe —actualmente Camagüey—, 1514 y Santiago de Cuba, 1515). En 1515 se fundó tam-

bién La Habana, pero su verdadero establecimiento tuvo lugar el 16 de noviembre de 1519, bautizada como San Cristóbal de La Habana, nombre que respondía al de un santo, el patrón de los navegantes, y a un topónimo nativo.

La «Perla de las Antillas», como también se le denomina a Cuba,[486] fue objetivo frecuente de piratas y corsarios, que tuvieron a La Habana bajo el fuego de sus cañones y víctima de sus asaltos en varias ocasiones durante la primera mitad del siglo XVI, lo que decidió a Felipe II a darle mayor relevancia y convertirla en uno de los puntos neurálgicos del Imperio, pues en 1564, implantado definitivamente el sistema de flotas, la ciudad cubana se convertiría en el punto de reunión de las naves que comerciaban en tierras americanas para hacer todas juntas el regreso a Sevilla. Por esta razón, el monarca español decidió también fortificar adecuadamente la plaza a fin de que pudiera resistir los ataques y dar abrigo a la flota hasta su partida.

Un conjunto de construcciones hizo de ella la mejor defendida de la América de entonces. Su excelente puerto, con una amplia bahía natural al fondo, y sus maderas, buenas y abundantes, hicieron de La Habana un importante centro naval. Su principal problema logístico fue que los troncos para la arboladura había que importarlos de Finlandia o Escandinavia, aunque se intentó traerlos de Santa María de Chimalapa y de Pensacola, pero por su dureza, las maderas cubanas no se astillaban en el combate, lo que agradecían las tripulaciones.

El 20 de diciembre de 1592 se sancionaba oficialmente una realidad que venía siendo un hecho desde años atrás: Felipe II le confería el título de ciudad. Una distinción que llegaba casi tres décadas después de que el gobernador de Cuba hubiera trasladado allí su residencia oficial desde Santiago, donde había estado el gobierno isleño hasta entonces, cuya bahía registra el primer intento de protección en 1539, pero no será hasta 1637 cuando la corona ordene a Juan Bautista Antonelli, hijo, reconocer y establecer las medidas que deberían tener las primeras obras defen-

sivas del puerto santiagués. Dos años más tarde el castillo de San Pedro de la Roca estaba terminado y su sistema defensivo se perfeccionaría en los años siguientes.[487]

Ser fondeadero de las Flotas influyó en la fisonomía de la ciudad, pues en ella debían reunirse los avituallamientos de las embarcaciones, y durante el tiempo que los barcos estaban atracados, las tripulaciones residían en La Habana, donde hubo que habilitar una infraestructura que las alojara y entretuviera, surgiendo en las afueras una serie de estancias donde se criaban animales domésticos y se cultivaban productos agrícolas. Además, hubo que fortificarla y dotarla de una guarnición estable y suficiente para dispensar la protección necesaria ante los posibles ataques enemigos. También fue necesario resolver el abastecimiento de agua tanto para la ciudad como para las embarcaciones. Al respecto se construyó la Zanja Real, que llevaba el agua desde el río La Chorrera hasta el puerto. Que era una ciudad animada lo demuestra el hecho de que a finales del siglo XVII existían 80 tabernas.

Durante el siglo XVIII prosigue la consolidación defensiva de La Habana, en el marco de un amplio y permanente sistema defensivo naval,[488] considerada ya el «antemural de las Indias Occidentales» y «la llave del Nuevo Mundo».[489] En el plano civil, la fisonomía de la ciudad presenta en sus edificios clara influencia de la arquitectura española, particularmente canaria, que adapta y asume empleando con profusión un material que será decisivo en su vocación marinera: la madera.

Sin embargo, no todo fue progreso, pues a mediados del siglo XVII perdió un tercio de su población debido al contagio de una epidemia de peste que, procedente de Cartagena de Indias, se presentó en la isla en 1649. Las consecuencias de la epidemia se sumaban a una cierta relegación, que supuso el establecimiento de la Armada de Barlovento en 1640,[490] pues hubo de compartir protagonismo con Veracruz y Cartagena de Indias. Pero La Habana mantuvo su importancia gracias al astillero, ya que en él se

construyeron diversos buques para la Armada de Barlovento y se carenaron muchos de los navíos de esa flota a lo largo del siglo, y así se fue formando una tradición constructora en la ciudad, en la que confluían el interés real y el de la jerarquía local.[491]

El azote epidémico no fue suficiente para limitar la importancia de la ciudad, pues siguió su crecimiento con construcciones de importancia tanto civiles (la fuente de la Dorotea de la Luna en la Chorrera) como religiosas (convento de San Agustín, monasterio de Santa Teresa) y militares (castillo de El Morro). En 1665, el 30 de noviembre, Mariana de Austria, madre y regente de Carlos II, confirmó el escudo que La Habana ya venía utilizando, compuesto por una llave de oro —desde hacía tiempo gozaba del título de «llave del Nuevo Mundo»— y tres torres de plata sobre campo azul, que simbolizaban las tres primeras fortificaciones de la plaza: la de la Real Fuerza, la de San Salvador de la Punta y la de los Tres Reyes del Morro.

El siglo XVIII se ha considerado como el gran siglo del arte en la América española, pues es entonces cuando se puede considerar la existencia de un arte hispanoamericano, resultado de la unión de las tendencias españolas con las indígenas. Tal realidad artística, junto con la amplitud del denominado reformismo borbónico, tiene clara incidencia en Cuba y particularmente en La Habana, toda vez que la Ilustración llega al tiempo que se registra un auge económico, favorecido por la libertad de comercio iniciada en 1764 y progresivamente ampliada a lo largo del siglo; en ese año aparecieron los primeros periódicos en la ciudad, *La Gaceta* y *El Pensador.* La enseñanza superior contaba desde 1728 con la Real y Pontificia Universidad de San Jerónimo, ubicada en el convento de San Juan de Letrán, una oferta que se amplía al aparecer otros centros aprovechando los edificios de los jesuitas, expulsados en 1767.

Las nuevas perspectivas económicas favorecen unos cambios migratorios, que llevan a La Habana a gentes procedentes de

Canarias, en gran parte, y de Cataluña, al tiempo que se impone el cultivo del tabaco y se desarrolla la industria azucarera. Tampoco faltan nuevas instituciones, como el Tribunal de Cuentas, el Protomedicato y Correos, que empiezan a enlazar regularmente a la isla con la península.

Por otra parte, la ciudad sigue embelleciéndose. La impronta urbanística de Sabatini llega a la isla, y junto a construcciones civiles favorecidas por militares, se prosiguen los trabajos de fortificación. Por ejemplo, el marqués de la Torre, capitán general de la isla, facilita la construcción de un teatro, del Palacio de los Gobernadores y la urbanización de la plaza de Armas «animando con su ejemplo a la aristocracia y a la alta burguesía criolla, que se dedicaron a reedificar con el mayor decoro sus residencias urbanas y rurales».[492] Entre los principales impulsores arquitectónicos estaban la Iglesia y los militares. Aquella contaba con los recursos de la mitra, las contribuciones de los vecinos acomodados y las limosnas. Y así, a principios del siglo XVIII, el Dr. Evelino de Compostela, obispo, promovió la construcción de templos (iglesias de San Felipe Neri, San Ignacio de Loyola y Santo Ángel Custodio), de colegios y de hospitales. Era el inicio de una labor constructiva que sus sucesores en la sede cubana continuaron. Por lo que se refiere a los militares, podemos considerar al conde de Ricla y a Bucarelli como los mejores exponentes, cuya labor tiene lugar después de la conquista de La Habana por los ingleses en 1762.[493]

Pero no era la primera vez que los británicos intentaban apoderarse de la ciudad, pues en el contexto de la denominada guerra de la Oreja de Jenkins, iniciada en agosto de 1739 y unida en 1740 a la denominada guerra de Sucesión Austriaca, Londres preparó un plan de operaciones que puso en marcha antes de la declaración de guerra y que incluía el ataque del comodoro Brown a La Habana,[494] donde se presentó el 17 de septiembre de 1739, manteniendo su bloqueo hasta el 16 de noviembre. Los ingleses volvieron a la carga en 1748 encomendando la nueva ex-

pedición al almirante Knowles, quien decidió atacar primero Santiago, pero ante las dificultades encontradas, la acción acabó centrándose en La Habana a mediados de octubre, recibiendo entonces la noticia de la firma de la paz de Aquisgrán. El estallido de la guerra en el continente europeo había desviado la atención en gran medida de lo que pasaba en Ultramar, donde los ingleses cosecharon un soberano fracaso en el sentido de que no alcanzaron ninguno de los objetivos importantes que se propusieron,[495] lo que se debió en no poca parte al hecho de que los efectivos ingleses llegaron a América desde Europa y no se habían aclimatado a las nuevas latitudes en que iban a intervenir.

Esa circunstancia fue algo que los ingleses tuvieron en cuenta en su siguiente campaña caribeña, pues ya actuaron con soldados procedentes de sus colonias norteamericanas, adaptados a las condiciones climatológicas del continente. En plena guerra de los Siete Años,[496] al amanecer del 6 de junio de 1762, 50 navíos ingleses con 14.000 hombres a bordo se presentaron en La Habana, que por entonces contaba con el siguiente dispositivo defensivo:

- Castillo de la Fuerza: construido entre 1538 y 1545, en 1747 había sido reforzado.
- Castillo del Morro: debido a J. B. Antonelli en 1589, su artillería fue muy reforzada en 1734.
- Castillo de la Punta: también de Antonelli. Fue completado sustancialmente en 1730.
- Torreón de Cojimar: levantado en 1646.
- Torreón de La Chorrera: levantado en 1646 para proteger la traída de aguas construida ese mismo año, fundamental para el abastecimiento de la ciudad, de las fortificaciones y de los navíos.
- Las murallas, edificadas en el último tercio del siglo XVII, no eran muy resistentes y no aguantarían un bombardeo de la artillería. A lo largo del siglo XVIII se

fue completando su trazado hasta terminar en 1760 la garita de la Puerta de Tierra, abrazando a la ciudad desde el arsenal al castillo de la Punta.
- La santabárbara: construida en 1742 al otro lado de la bahía para que en caso de posibles accidentes la ciudad no se viera afectada.
- Batería de La Pastora: debajo del Morro, fue terminada en 1748.

La guarnición la formaban algunos más de 27.500 hombres y la artillería se componía de ciento cuatro cañones de bronce y 250 de hierro, de diferentes calibres, a los que había que sumar nueve morteros de bronce y once de hierro.

Los ingleses centraron su ataque primero en el castillo del Morro, un reducto casi inexpugnable y que rindieron por haber capturado antes la loma donde posteriormente se edificaría La Cabaña,[497] colocando su artillería para el posterior ataque a la ciudad, a la que rindieron al cabo de dos meses, capturando también nueve navíos de línea de 64 y 74 cañones y 25 buques mercantes, en cuya variada carga había 3.000.000 de pesos pertenecientes a la Compañía Real.[498] La Habana permaneció en manos inglesas hasta 1763,[499] en que fue devuelta a España a cambio de La Florida.[500]

La guerra de los Siete Años registró dos novedades en el asedio: instalarse en los cerros circundantes desprotegidos para utilizarlos como emplazamiento de la artillería con la que batir la ciudad y los ataques anfibios, es decir, la combinación de ataques navales con desembarcos de infantería cerca del objetivo. En realidad, para entonces parece que estaba claro que el Caribe experimentaba una revitalización de las fortificaciones tanto españolas como inglesas en Jamaica y francesas en Santo Domingo, con una participación bastante destacada de los ingenieros militares, que fueron los que asumieron la responsabilidad de esos esfuerzos en los distintos escenarios:

> Parece claro que ingleses, franceses y españoles propusieron fórmulas diferentes para la defensa de sus intereses en el Caribe… Los primeros apenas contaron con algunas estructuras fortificadas que fueron ampliándose y perfeccionándose según avanzaba el siglo. Los ingenieros fueron especialmente escasos y en su mayoría procedentes directamente del estamento militar, con amplia experiencia bélica, aunque sin conocimientos específicos en fortificación…
>
> Los franceses por su parte optaron por proyectar las estructuras más innovadoras y costosas en el Caribe siguiendo las últimas novedades europeas. Para mantener este sistema se creó un procedimiento de seguimiento de las obras basado en el envío continuo de informes y planos… Los ingenieros enviados fueron muy numerosos en comparación con sus contrincantes alcanzando el centenar a lo largo del siglo…
>
> El gobierno español prefirió una situación intermedia. Conocía la tradición teórica francesa, y anteriormente italiana, que fue trasladando progresivamente al Caribe. Focalizó sus esfuerzos en muy pocos puntos… Esto abarató los costos y permitió que un número mucho menor de ingenieros proyectara y finalizara las obras en pocos años. La mayoría de los técnicos enviados habían sido formados académicamente en Europa, incorporando con el paso del siglo experiencia militar antes de viajar a América.[501]

Para 1763 la ciudad superaba los 160.000 habitantes; el primer censo oficial es de 1774, dando un total de 171.670, incluidos 44.333 esclavos. Era la tercera ciudad de la América española, detrás de México y Lima.

El año 1763 fue importante para la ciudad. El 8 de julio desembarcó en ella Alonso Fuertes de Villalpando, conde de Ricla. Llegaba con 1.200 hombres, un cuerpo de artillería y dos ingenieros militares, Silvestre Abarca[502] y Agustín Crame, con quienes empezaría la «edad de oro» de las fortificaciones de La Habana.[503] Carlos III reguló por decreto un plan defensivo desde La Florida a la Guayana, especialmente necesario en el caso de La Habana por la anterior ocupación inglesa. En ese mismo año de 1763 empezó la construcción de la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, que nacía con la pretensión de ser la mayor fortificación construida por España en tierras americanas. En realidad, desde finales del siglo XVII y principios del XVIII, el lugar donde se edificaría el fuerte era una preocupación de los ingenieros militares, como Bruno Caballero, quien llegó a plantear en 1718 un proyecto para levantar una construcción militar en esa altura,[504] que no pasó del papel. En 1763, bajo la dirección de Silvestre Abarca, empezaron las obras, que duraron más de once años, pues no finalizaron hasta 1774, y su costo resultó colosal. El resultado fue un recinto de 700 metros de largo por 240 de ancho,

abaluartado, con revellines y foso, cuarteles y almacenes. Sin embargo, su flanco derecho quedaba bastante expuesto y Silvestre Abarca proyectó en una altura a 50 metros sobre el nivel del mar el hornabeque de San Diego, que Huet se encargó de llevar a la práctica.[505]

El esfuerzo mereció la pena: situada en una posición dominante al otro lado de la bahía y artillada con un buen número de cañones fabricados en Barcelona, todavía se mantiene protegiendo el acceso a la bahía de la plaza. Actualmente está destinado a albergar un museo y a actividades culturales; uno de sus cañones es disparado a las nueve de cada noche, recordando la señal utilizada antaño para anunciar el cierre de las murallas de La Habana. Por esas mismas fechas comenzaba también la construcción del fuerte del Príncipe, según un proyecto de Abarca hecho en 1767 y que se terminaría en 1779, dirigido por Crame y Luis Huet, quienes son los responsables de la edificación del Castillo de Atarés, más pequeño y ubicado en uno de los brazos de la bahía. Así se completaba una línea defensiva que, a la postre, nunca sería puesta a prueba.[506]

El otro gran elemento de La Habana es el astillero, cuya actividad se remonta a fines del siglo XVI gracias a sus características naturales y a sus excelentes maderas.[507] Una actividad incentivada en el siglo XVIII, pues ya en sus inicios Bernardo Tinajero, a la sazón secretario del Consejo de Indias, era consciente de que se necesitaba un gran esfuerzo naval para contrarrestar las consecuencias del Tratado de Utrecht de 1713. Y para ese esfuerzo eran necesarios los astilleros peninsulares y americanos, consciente de que un navío construido en Ultramar duraría más de treinta años, mientras que los fabricados en Vizcaya no pasarían de la decena.

Adoptando los diseños del constructor, Antonio de Gaztañeta firmó primeramente en 1713 un asiento privado con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos y ese mismo año, en junio, se aprobó un proyecto para elegir a La Habana como el astillero por excelencia de América. El extenso informe, de unos 100 folios por un cara, sopesaba con detenimiento los diferentes astilleros ame-

ricanos, sus ventajas e inconvenientes, así como el panorama general de la Armada española y sus objetivos en la nueva lucha que se presentaba.[508]

El plan de Tinajero no pudo llevarse a efecto, pues el cerco de Barcelona exigió la concentración de todos los esfuerzos, y Jean Orry vetó su realización al dar preferencia a la adquisición de buques.[509] Sin embargo, a la postre se cumplió, pues La Habana fue el astillero americano verdaderamente activo y se convertiría en el centro de construcción naval de la proyectada renovación de la Armada. La caída de Tinajero en 1714, siendo el primer titular de la Secretaría de Marina e Indias, y la ascensión de Alberoni marcan un giro de la política española hacia el Mediterráneo, pero tras el destierro del italiano en 1718 José Patiño, intendente de Marina desde 1717, continuó el plan de Tinajero y el astillero cubano se puso a la cabeza de la construcción de navíos, pues por la Real Orden de 31 de mayo de 1724 se emprenderían obras de envergadura en el carenero que ya existía en el puerto de La Habana, algo que la favorecía a costa de Coatzacoalcos, en la bahía de Campeche, donde se había sopesado la posibilidad de ubicar el astillero más importante de la Real Armada en el Nuevo Mundo.

En la trayectoria del astillero de La Habana en el siglo XVIII se han establecido etapas, como las siguientes:[510]

- 1717-1736: la de Patiño y Juan de Acosta.
- 1740-1751: la de la Real Compañía de La Habana.
- 1764-1789: la de Carlos III y la Intendencia de Marina.

Esta periodización puede servir de referencia, aunque no es la única que se ha formulado. En otros casos, la secuencia temporal es más continua: se distingue un primer periodo hasta 1730, al que sigue otro periodo desde 1731 hasta 1750: la «época dorada». Vienen después los «años difíciles», 1750 a 1764, a los que suceden los de «revitalización de la construcción naval» (1765-

1785) para concluir con la época de los navíos de tres puentes (1786-1805).[511]

Los planes de Patiño como intendente de Marina y después como secretario de Marina e Indias se encaminaron a una reorganización total de la Armada con la construcción naval como aliciente. En 1732 dividió las costas españolas en tres departamentos marítimos con su cabecera en Cartagena, El Ferrol y Cádiz y desplazó progresivamente la construcción naval hacia La Habana, en donde se habían producido modificaciones y mejoras (edificación de talleres, construcción de gradas y diques para facilitar la botadura de los navíos). Además, desde las cajas de Nueva España llegaría por orden real el dinero necesario para mantener su actividad. Entre 1728 y 1737 se construyeron 39 navíos de guerra, de los que 14, todos de más de 60 cañones, lo fueron en La Habana; el primer español de tres puentes, el *Real Felipe,* fue botado en 1732 en Guarnizo.[512]

Estamos en el despegue de un amplio programa de construcción naval que haría de La Habana su principal centro, función que se había iniciado con la labor del asentista Manuel López Pintado, pero la conjunción entre el plan de gestión naval y los conocimientos técnicos se produjo con Juan de Acosta, el gran animador del astillero cubano durante un cuarto de siglo.[513] En La Habana desde 1717, alférez de la Compañía de Gente de Mar, capitán de la Maestranza del Arsenal desde 1722, supervisor de la construcción de los navíos *San Juan* y *San Lorenzo* en 1724 y 1725, Acosta firmaba en 1731 un asiento por el que se comprometía a construir cuatro navíos —uno por año— de 74 cañones. Para ello dependería del gobernador de la isla en lo referente al dinero y del comisario de Marina para la provisión de materiales y control del gasto. Por entonces, el comisario era Lorenzo Montalvo, un joven con el que Acosta tuvo frecuentes discrepancias. Nombrado intendente más tarde, Montalvo estaría al frente de una de las etapas más prósperas del astillero cubano. La labor constructora de Acosta continuó después de cumplir con las

condiciones del asiento, y entre 1724 y 1740, bajo su dirección, se construyeron 23 buques.

Pero los tres años que van desde la muerte de Patiño en 1736 hasta una nueva guerra con Inglaterra, iniciada en 1739,[514] la de la Oreja de Jenkins, que enlazó con la de Sucesión Austriaca —hechos a los que ya nos hemos referido más atrás—, suponen una ralentización de la actividad constructora, pues si bien el nombramiento en 1741 de José del Campillo —que había sido comisario de Marina en La Habana— como sucesor de Patiño al frente de las secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias pudo suponer la vuelta a las anteriores directrices, hubo que desviar mucho dinero para las necesidades bélicas, y el mismo Campillo murió prematuramente en 1743. Además, se produjo un giro en la situación del astillero cubano, ya que a fines de 1740 se había creado la Real Compañía de Comercio de La Habana, y por real cédula de 4 de junio del año siguiente la Compañía, dirigida por Martín de Aróstegui, asumía por una década la responsabilidad de construir tres o cuatro bajeles por año a cambio del monopolio del tabaco, que disfrutaría en previsión de pérdidas iniciales.[515] En 1751, la Compañía se deshacía del asiento, pero para entonces ya habían sido botados 13 navíos; dos de ellos eran los primeros de 80 cañones, el *San Alejandro* y el *San Pedro* (que llegaría a estar más de cincuenta años en servicio).

En 1748 se suprimió la escuadra de Barlovento, y el apostadero de Veracruz fue trasladado a La Habana, de manera que a su astillero se sumará la responsabilidad de la defensa naval caribeña,[516] pero de 1752 a 1764 la ciudad pasa por una clara crisis constructora: solo se botan cinco buques, mientras El Ferrol fletaba 27.[517]

En 1764 Carlos III creaba en La Habana la Intendencia de Marina, única en América, y ordenó que las dos tesorerías que funcionaban en la isla —una para la construcción naval y otra para el mantenimiento de los navíos— operaran al unísono, lo que su-

puso una clara mejoría en la utilización de los recursos, que el intendente supo manejar con eficacia,[518] de manera que entre 1765 y 1789 la construcción reverdeció y salieron 19 navíos, de los que cinco estaban artillados con más de 100 cañones, entre ellos, el ampliamente recordado *Santísima Trinidad*. Además, se botaron 15 fragatas y otras embarcaciones menores hasta un total de 62 naves: una sustantiva aportación al rearme naval español que por esos años colocaba a la Armada en segundo lugar en el mundo.

El astillero de La Habana vive su mejor momento en las décadas de 1770 y 1780, pero a mediados de esta última se produce un giro de la situación al escasear los fondos que se destinan a incentivar la economía peninsular española en perjuicio de las cantidades que antes llegaban a La Habana.[519] Además, el enfrentamiento con Inglaterra —ayuda a la independencia de las Trece Colonias inglesas de Norteamérica y fracaso ante Gibraltar—[520] iba a derivar hacia escenarios más europeos, sobre todo en los años finales del siglo XVIII y los iniciales del XIX.

Pero la fisonomía urbana de La Habana sigue conservando el brillante aspecto que ha ido adquiriendo a lo largo del siglo. Precisamente en 1789 y 1790, relacionada con la división de la diócesis de Cuba, se convierte en catedral la iglesia Mayor de La Habana, nueva sede obispal, mientras Santiago de Cuba conserva su condición mitral. Y el 15 de enero de 1796 llegan a La Habana los restos de Cristóbal Colón, su penúltimo viaje si consideramos auténticos los que se guardan en la catedral de Sevilla. Desde la segunda mitad del siglo XVIII, La Habana recibe claros impulsos para convertirla en la que será la capital española del Caribe y la importante urbe del siglo XIX.[521]

Cartagena de Indias[522]

En uno de sus viajes, Rodrigo de Bastidas descubrió entre 1501 y 1502 en la costa colombiana una bahía que consideró muy apta para fondear y tan cerrada como la de la Cartagena murciana. La llamó golfo de Barú. En la tripulación iba Juan de la Cosa, quien al parecer no era el único murciano, y le pidió a la reina Isabel la Católica que le permitiera cambiar el nombre por el de bahía de Cartagena.[523] Pero el asentamiento español en la zona se demoraría treinta años, hasta la llegada de la expedición de Pedro de Heredia, receptor de unas capitulaciones que lo habilitaban para una gobernación en Tierra Firme. Llegaba a la bahía con dos barcos, dejó 30 hombres como protección de la zona de desembarco y con el resto exploró las inmediaciones, rechazando un ataque de los indios, que abandonaron su poblado Calamarí. Durante meses exploró Heredia el lugar, llegando incluso, parece, hasta el río Magdalena, y finalmente, el 1 de junio de 1533, eligió como asentamiento la isla de los calamari, a la que llamó Cartagena de Poniente para diferenciarla de la de Levante, la española de la península.

Solventados los problemas y la resistencia india, se emprendió la construcción de la ciudad en una isla llana —la de los calamari, donde se asentaba un poblado indígena— con alguna que otra pequeña elevación, de terreno cenagoso, con muchos canales, una vegetación frondosa, de piedra escasa y poca agua dulce. Estaba separada de otra isla, la de Getsemaní, por el caño de San Atanasio, que se prolonga por otro, el del Ahorcado, que desembocaba en la ciénaga de Tesca. Getsemaní estaba separada del continente y de la isla de Manga por el caño de Gracia, que discurre por el pie del cerro de San Lázaro, lugar estratégico porque un reducto artillado en su cima podía controlar el único acceso continental a Getsemaní y a la ciudad. Algo más alejado hacia el interior estaba el cerro de La Popa, aún más dominante.

Su frente costero constituía una defensa natural, pues era de poca profundidad, abundante en arrecifes y de fuerte oleaje. Pero el emplazamiento originó muchos problemas de saneamiento,

toda vez que los manglares había que talarlos anualmente; sin embargo, la época de lluvias proporcionaba el agua que se necesitaba en un clima caluroso y agobiante. Heredia realizó la primera planta de la ciudad repartiendo solares entre sus hombres y con un trazado anárquico, posiblemente sobre la estructura de los bohíos indígenas. Pero la ubicación de la ciudad tenía un punto débil, como eran las playas cercanas existentes a ambos lados, donde podrían desembarcar los enemigos y rodear la ciudad para atacar por tierra. En cambio, ante la ciudad existía una amplia bahía de 18 kilómetros, con su acceso cerrado por dos islas, la de Tierra Bomba y la Isla de Barú, que dejan únicamente dos accesos a la bahía, Bocagrande y Bocachica. El interior de la bahía está salpicado de islotes y manglares, cuya parte interior, la bahía de las Ánimas, sirve de pequeño puerto. El acceso al interior de la rada se hacía por Bocagrande,[524] ancha y no muy profunda, utilizada hasta mediados del siglo XVII por todas las embarcaciones, pues Bocachica no era navegable por su escasa profundidad. En 1640, a la entrada de Bocagrande naufragaron dos galeones portugueses que entorpecieron el paso de los navíos, después se convirtieron en acumuladores de arena y generaron un arrecife que acabó cerrando el paso. Entonces hubo que ampliar el acceso de Bocachica.

Los primeros años fueron muy duros y solo se despejó la situación cuando a los dos años empezaron a llegar provisiones y ayudas desde España. El lugar ofrecía excelentes posibilidades de defensa, en una magnífica posición estratégica, al abrigo de las inclemencias climatológicas. Progresivamente fueron reconociendo el entorno: Bocagrande, las canteras de piedra de Tierra Bomba (isla habitada por los cárex, con los que existieron buenas relaciones), la isla de Barú… En ese tiempo la defensa de la ciudad eran empalizadas para protegerse de posibles ataques indígenas, aparte de las ciénagas que la rodeaban, pero en 1544 se hizo patente la necesidad de una fortificación más consistente que la protegiera de los ataques de piratas y corsarios, algo que

quedó de manifiesto cuando el francés Roberto Baal, señor de la Roque, se presentó la noche del 26 de julio y a la mañana siguiente desembarcó dirigiéndose a la casa de obispo, Francisco de Santamaría y Benavides (un edificio de barro y paja que desde 1536 era considerado la catedral), y a la del gobernador Pedro de Heredia, que ese día iba a casar a su hija; defendiéndose en su casa, su hijo resultó herido, pero él pudo escapar y enviar un navío de aviso a Portobelo. Baal saqueó la ciudad con sus 450 hombres durante ocho días y consiguió un rescate de 200.000 pesos. Pero semejante revés no entorpeció el crecimiento de la ciudad, que se vio afectada por otros males, como el incendio de 1552, que la destruyó prácticamente, pues todavía no se habían generalizado en la construcción materiales más resistentes que la madera y contaba con unos mil habitantes. Cartagena siguió creciendo y en 1554 se incorporó el islote Getsemaní, al que la unía un puente.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad venía siendo anárquico y se imponía la implantación de un modelo urbanístico. Antes de que se aplicara, se presentaron en Cartagena los piratas galos Martín Cote y Jean de Beautemps con una flota de siete barcos y 1.000 hombres, que solo pudieron ser contenidos durante un tiempo, mientras los 30 hombres del gobernador Juan de Bustos Villegas y las trincheras que levantaron 500 indios armados con arcos y flechas pudieron aguantar; después se dieron a la fuga como el paisanaje, dejando la ciudad franca para el saqueo. En 1568, llegaron a Cartagena 11 barcos al mando de John Hawkins, exponiendo por carta al gobernador Martín de Alas que deseaban entrar en la bahía para comerciar, pues sus barcos estaban repletos de mercancías. Pretensión fallida; el gobernador le negó el permiso y movilizó la defensa de la ciudad, que quedó bloqueada y fue objeto de un cañoneo durante ocho días, pero Hawkins acabó siendo rechazado por la artillería de la ciudad, hábilmente manejada.

La proximidad del río Magdalena sería la vía hacia el interior del continente, lo que redundó en el rápido desarrollo de Cartagena. Su puerto también se amplió y ganó importancia comercial y militar, favorecido por la cercanía de Panamá, que ya apuntaba como un centro comercial importante. El establecimiento del sistema de flotas en 1564 convirtió Cartagena de Indias en una de las grandes bases españolas en el continente americano y la más importante de las de Tierra Firme.[525] Un muelle de madera ya estaba terminado en 1561, y se comenzó en 1566 un pequeño fuerte en la isla de Manga, llamado de San Felipe, pero conocido como El Boquerón. De construcción medieval, ampliado después, por su situación podía proteger el acceso a la bahía de las Ánimas, que por la noche se cerraba con una cadena con troncos. Un año después, en 1567, en otro lugar se sitúa el fuerte Vargas (apellido del gobernador), que después se denominaría de San Matías, pero el emplazamiento elegido era de suelo movedizo y la construcción dejaba mucho que desear.

En la década de 1570 empezó la construcción de edificios de cantería. Para entonces ya existían unas 400 casas y la superficie de Cartagena ocupaba la mitad de la isla de Calamarí. Desde 1574 disfrutaba del título de ciudad y de un escudo de armas: dos leones rojos, afrontados y rampantes sobre una cruz verde; encima, abarcando el conjunto campeaba una corona real. Al año siguiente, Cartagena recibió el título de «muy noble y muy leal ciudad».

La primera catedral fue destruida por un incendio, siendo sustituida por otro templo, también de madera y cañas en 1568. Las quejas del obispo sobre la pobreza del templo y su falta de personal hicieron que Felipe II ordenara de inmediato construir la catedral de acuerdo con el proyecto que ganara el concurso público convocado al efecto en 1575. De los cuatro proyectos presentados, el elegido fue el de Simón González, un maestro cantero. Hernando Esteban sería el director de la construcción del templo, de tres naves separadas por columnas, espacios para las

capillas laterales y cabecera ovalada; la nave central era de madera y las laterales estaban techadas con tejas, pero las vicisitudes por las que pasó el nuevo templo no fueron pocas. Las obras se iniciaron en los dos años siguientes, y Simón González, nombrado obrero mayor, trabajó en ella hasta 1585, cuando Drake atacó la ciudad y destruyó parte del edificio, cuya reconstrucción empezó en 1598. Pero dos años después se desplomó la nave central, de lo que el Cabildo responsabilizó a Simón González, exigiéndole el pago de una cantidad que solo pudo pagar gracias a las limosnas y a un donativo que hizo Felipe III de 2.000 ducados, y él continuó trabajando en el convento de San Diego.

A comienzos del siglo XVII la catedral estaba terminada y en el transcurso del mismo sufrió unas modificaciones y reformas parciales exteriores e interiores. Bajo la advocación de santa Catalina de Alejandría, en el interior hay una imagen de la santa con una espada en la mano, de la que se dice que perteneció a Blas de Lezo. Paralelamente, el Cabildo había decidido la construcción de un hospital dedicado a san Juan de Dios. Iniciado a mediados del siglo XVI, a finales contaba con una segunda planta y cuando empezaba el siglo XVII ya había triplicado su capacidad. El vecindario de la ciudad alcanzaba entonces las 5.000 personas. La ciudad tenía como edificios más singulares, además de la catedral, el convento de Santo Domingo, el matadero, el del gobernador, el del Cabildo y el de la Aduana en la plaza de ese nombre, distinta de la plaza Mayor, que era el centro de la actividad ciudadana, cuyas tiendas constituían un soberbio muestrario de todo tipo de productos llegados de Oriente y de Occidente. Además, se mejoraba el trazado callejero del barrio de Getsemaní.

Necesitada de trigo, que llegaba de España, la agricultura cartagenera producía maíz, arroz, batata, alubias y otras legumbres, además de abundantes y variadas frutas tropicales. También la pesca era cuantiosa, especialmente de cazón y bacalao, y no faltaban la miel, el vinagre y la sal. De la vegetación que rodeaba a

la ciudad se obtenía la leña que se necesitaba para todos los usos.

En el siglo XVI se emprendió el canal del Dique, derribando otro que separaba las aguas del Magdalena de unas ciénagas y ganando una vía fluvial de comunicación permanente. Pero su construcción auténtica fue decidida en 1649 por el Cabildo y el gobernador Pedro de Mendoza. En seis meses 200 hombres limpiaron las ciénagas, un canal las unió y se eliminó el dique que separaba el río de las ciénagas, de forma que a mediados del siglo XVII el río quedaba unido a la ciudad por un canal de 113 kilómetros; se extendería hasta la bahía exterior llegando a Pasacaballos, con lo que la ciudad se comunicaba con el interior del país, aunque obligaba a grandes esfuerzos para mantener la vía abierta y libre de vegetación.

En cuanto a la actividad portuaria y comercial, la vida de la ciudad discurría atenta a las escalas de las flotas, a las que avituallaban y reparaban y carenaban las embarcaciones que lo necesitaban; a las ferias, donde se vendían los productos que llegaban de Europa y los naturales destinados a Sevilla, y a la construcción de barcos de porte mediano y pequeño. Todo ello generó un mundo variopinto de gentes que iba desde los que ejercían su oficio hasta los mirones, pasando por comerciantes, mujeres, criados, negros, esclavos, soldados, marineros... Una realidad que influyó decisivamente en la ciudad: aumentaba la población, subían los precios, el negocio era una preocupación constante, que fomentaban las esperas y llegadas de las flotas y las aspiraciones de los enemigos de la corona; el fraude y el contrabando hacían el resto. El aumento demográfico repercutió en el consumo creciente de artículos de primera necesidad que se traían de lejos y se convirtió en un elemento más del creciente comercio ilegal.[526]

Pero había un problema nada desdeñable: la escasez de almacenes que permitieran guardar alimentos y productos. Estaban diseminados en casas alquiladas y en las bóvedas de las fortifica-

ciones, de manera que cuando alguna circunstancia exigía almacenar alimentos, surgían además otros inconvenientes, como era la dificultad de conservar la carne más de unos meses, pese a la salazón, por la humedad del clima y el ataque a los alimentos por parte de los roedores. Por tanto, recurrir al abastecimiento exterior resultaba necesario, pues en el interior no había producción suficiente.

Por otra parte, el ataque de Drake en febrero de 1586 puso de manifiesto otra deficiencia de Cartagena de Indias: su indefensión y vulnerabilidad. El corsario —el inglés se indignó cuando entre los documentos españoles capturados vio que se le consideraba un pirata— la ocupó desde febrero a abril, tiempo durante el que se alojó en las casas del Cabildo, que servían además de residencia del gobernador, cárcel y sede del tribunal de justicia. Las defensas existentes entonces eran muy inconsistentes: empalizadas, trincheras, el fuerte de San Matías en Punta Icacos y el fuerte del Boquerón, un pequeño reducto con ocho cañones y algunas piezas menores; los defensores eran unos 70 hombres y 50 indios armados de arcos y flechas al mando del gobernador Pedro Fernández Bustos, un paisano incompetente. En la bahía había dos galeras y una saetía a las órdenes de Pedro Vich Manrique, tan incompetente como el gobernador. Los mil invasores no tuvieron demasiado trabajo para vencer esa resistencia y se retiraron con un botín de 1.000.000 de ducados cuando abandonaron Cartagena el 24 de abril.

El ataque demostró la necesidad de fortificar adecuadamente la ciudad, y aunque se la dotó de una guarnición permanente, sus efectivos eran más bien escasos y hasta el siglo siguiente no se acometieron las obras que acabarían convirtiéndola en una fortaleza impresionante. Felipe II comisionó a Juan de Tejada y a J. Bautista Antonelli para que estudiaran la ciudad y proyectaran un sistema defensivo de la misma, pero hasta 1595 no se materializó el proyecto, un recinto amurallado que abarcaría toda la ciudad y que completaría el ingeniero Cristóbal de Haro. Un

ataque por la fachada del mar no era viable, en realidad, por los arrecifes y las corrientes. Tampoco era muy viable por la zona de la Boquilla, de terreno pantanoso que dificultaba los movimientos, impedía llevar artillería de sitio y para avanzar hacia la ciudad no había más que un camino estrecho. Algo parecido ocurriría en caso de que el desembarco enemigo se produjera en Bocagrande, pues si atacaban la ciudad por ahí, tendrían que llegar a un lugar angosto, donde no se podrían desplegar y estarían al alcance de los cañones y mosquetes de las murallas y los baluartes.

En consecuencia, el asalto a la ciudad tendría que producirse desde la bahía y ocupando la zona de la Popa. Al principio se hicieron las murallas de madera y fajina, por lo que fueron destruidas por los temporales, pero el diseño de Antonelli se mantuvo, siendo sustituidas por piedra, si bien la isla de Getsemaní no estaba incluida, porque entonces solo estaban allí el matadero y el convento de San Francisco.

Para las obras de fortificación hubo que tener en cuenta tres dificultades: la escasez de piedra y cal, que hubo que llevar desde la costa e islas próximas; la inexistencia de tecnología que permitiera fabricar hormigones sumergidos, y la escasa financiación.

En 1614 se emprendió la construcción del baluarte de Santo Domingo en forma de flecha para que sus cañones pudieran batir, por un lado, el acceso que había utilizado Drake y, por otro, tener a su alcance la bahía. Paulatinamente se fueron levantando las murallas y se reconstruyó el fuerte de San Matías, en Punta Icacos, para impedir la entrada por Bocagrande. Al tiempo se construyeron los baluartes de Santa Catalina y San Lucas, que ocupaban una estrecha zona entre el mar y la ciénaga, aunque la ciudad todavía no llegaba hasta allí y por ello hubo que ampliar la longitud de la muralla más de lo previsto. En 1630, se levantó el baluarte de San Pedro Mártir, modificado un siglo después. En 1631 se terminó en Punta Judío un fuerte llamado Cruz Grande,

Santa Cruz o Castillo Grande, que se edificó con los materiales del fuerte de San Matías y otras obras, que fueron desmanteladas.

También se construyó entonces el fuerte de San Juan de Manzanillo para que pudiera cruzar sus fuegos con el los del Castillo Grande, guardando el acceso por mar. En una posición privilegiada, protegiendo la bahía de las Ánimas, se construyó también en 1630 el baluarte de San Ignacio, debido a Cristóbal de Herrera, uno de los ingenieros que con Francisco de Murga y Cristóbal de Roda trabajaban en la fortificación de la ciudad. Para 1638 las murallas estaban casi terminadas, salvo en el sector comprendido entre los baluartes de Santa Catalina y Santa Clara, que no se cerró hasta 1798, cuando Antonio de Arévalo construyó unas bóvedas a prueba de bombardeos para abrigo de la tropa.

Al tiempo, la ciudad mejoraba su imagen y su habitabilidad. Las obras de cantería se desarrollaron hasta el extremo de que el Cabildo prohibiera el uso de tejas y piedras fuera de la ciudad; las calles se empedraban y se mantenía un elemental sistema de limpieza, mejorando en lo posible el trazado callejero. Como centro de atracción demográfica, los inmigrantes llegaban constantemente y el Cabildo tuvo que decidir expropiar todos los solares cuya construcción no empezara en el transcurso de un año para dar cabida a esa emigración, factor más o menos directo en la aparición de casas con dos pisos y balcones abiertos a las calles (los más vistosos —y típicos de la ciudad— eran los de las casas situadas en las esquinas, que eran los inmuebles más deseados), donde se irían sucediendo edificios sólidos de piedra, como el ya citado convento de Santo Domingo (cuya construcción se atribuye erróneamente a fray Esteban de Ovalles; su iglesia es el templo más antiguo de Cartagena y aún sobrevive, pese a las costosas reformas que exigió a causa de los problemas originados por su mala cimentación), la de San Pedro Claver (edificada en la segunda mitad del siglo XVI dedicada a san Ignacio, sería re-

formada a principios del siglo XVIII y rebautizada en honor de san Pedro Claver, un jesuita de comienzos del XVII, muy admirado y querido por su labor entre los negros esclavos), la Trinidad (en el barrio de Getsemaní, donde se crearía un hospital y se levantó una ermita dedicada a san Roque) y la Casa de la Moneda, establecida en 1630, cuando Cartagena superaba ya los seis mil habitantes, pero diezmados por la epidemia de fiebre amarilla de 1651.

De principios del siglo XVII es también el convento de la Popa, de agustinos descalzos y bajo la advocación de la Virgen de la Candelaria. El Cabildo se estableció en 1677 en un edificio nuevo de galería abierta a la plaza con portales para tiendas y talleres. A finales del siglo XVII, la ciudad ya había ocupado toda la isla de Calamarí y casi la totalidad de la de Getsemaní.

Otra novedad urbana institucional y jurídica fue el establecimiento en 1610 de un tribunal de la Inquisición, independiente del de México y del de Lima, con jurisdicción en el espacio intermedio entre uno otro, que puso su atención preferentemente en la brujería, que se pensaba que estaba entonces en expansión. El primer edificio que ocupó el tribunal es de 1630, al que el ataque de Vernon en 1741 dejó muy dañado, siendo reconstruido en 1770.

La implantación del tribunal se ha relacionado con la dinámica urbana. El apogeo de finales del siglo XVI se debió al descubrimiento de nuevas minas de oro: en Cáceres (1576), Zaragoza (1580) y Nueva Remedios (1590), pues el crecimiento de las importaciones por Cartagena se inició en 1580 y en 1595 pasó de 2.000 toneladas anuales para llegar a casi 3.000 tres años más tarde. Sin embargo, entre 1605 y 1610 no se consiguieron más que 8.000, y entre 1615 y 1625 no se pasó de 6.000 toneladas, un descenso que coincidió con el de la minería de Nueva Granada y con el crecimiento de la trata de negros en Cartagena, gracias a su relación con el Perú, Tierra Firme, Nueva España, islas de

Barlovento y de Angola, desde donde arribaban anualmente diez o doce barcos negreros y otros tantos procedentes de Cabo Verde y Guinea. La decadencia comercial fue compensada por el tráfico de esclavos, floreciente entre 1600 y 1640.

> La trata de esclavos es la causa directa de la afluencia, en la primera mitad del seiscientos, de comerciantes portugueses a Cartagena y otros puertos, entre ellos numerosos conversos, algunos de los cuales practicaban en secreto su vieja religión mosaica. Consta documentalmente que esta circunstancia decidió el establecimiento de un Tribunal de la Inquisición con sede en Cartagena. Como los cargos de concejales y otros se adquirían por compra, pronto hubo un considerable número de ricos regidores portugueses en el ayuntamiento de Cartagena.[527]

En 1697 Cartagena sufrió un nuevo ataque pirático francés, capitaneado por Jean-Bernard Desjean, barón de Pointis,[528] secundado por el bucanero Jean-Baptiste Ducasse, quienes sometieron la ciudad —defendida solo por 150 hombres— a un asedio y saqueo de tres semanas, retirándose con un botín en torno a 2.000.000 de pesos, además de poner de relieve que las defensas cartageneras deberían ser reforzadas. En el siglo XVIII, la ciudad completó su amurallamiento, pero no alcanzó el estado de idoneidad necesario, pese a los esfuerzos de ingenieros militares como Juan Botín, receptor de encargos para mejorar la fortificación de Cartagena antes de acabar el siglo XVII.[529] La fortificación se dinamizó en las vísperas del enfrentamiento con Inglaterra de 1739, pues ante la mala artillería y la escasa guarnición, hubo que reconstruir la organización de las milicias y la guarnición se reforzó con la llegada de Blas de Lezo, el nuevo virrey Eslava y la escuadra de Rodrigo de Torres. Aun así se avecinaba un enfrentamiento desigual, dada la fuerza con la que Vernon se presentó ante la ciudad en 1741.[530] Las consecuencias para las murallas y defensas fueron duras, pero en los años siguientes se recompusieron y la ciudad siguió su expansión: las dos islas que concentraban la población, Getsemaní y Calamarí, estaban unidas por un puente tendido sobre el caño de San Anastasio (que acabaría siendo rellenado); la puerta de entrada al recinto urbano se llamó Boca del Puente, actualmente, la Torre del Reloj.

El cierre de Bocagrande como consecuencia del naufragio de los galeones portugueses dejó Bocachica como único acceso a la bahía, más distante de la ciudad y acaparador de la atención defensiva, que empezó a llevarse a la práctica en 1646 con la construcción del fuerte de San Luis de Bocachica, que se concluiría en 1661. Llevó el nombre del entonces gobernador, Luis Fernández de Córdoba, sufriendo ampliaciones y mejoras hasta 1715.[531] Para potenciar la defensa de tierra, se decide construir el castillo San Felipe de Barajas, de planta triangular, terminado en 1657, desde el que se dominaba la bahía y el único acceso terrestre a la ciudad. Fue bautizado con ese nombre en honor del rey Felipe IV por el gobernador Pedro Zapata de Mendoza. Después de la guerra del Asiento adquiriría unas proporciones colosales, abarcando todo el cerro de San Lázaro, tal como se ve en la actualidad, cuyas reformas y ampliaciones empezaron después del ataque de 1697.

Tras el asalto de Pointis y Ducasse (1697), Cartagena puso mayor interés en fortalecer su defensa que en mantener su comercio. De la reconstrucción se encargó el ingeniero militar Juan de Herrera y Sotomayor, que fue castellano del San Felipe de Barajas y murió en Cartagena, después de trabajar en ella desde 1700 a 1732. Sus apreciaciones de que los ataques a la plaza podrían provenir de la Boquilla, Bocachica y el cerro de San Lázaro mostraban que las defensas estaban bien dispuestas, pero eran insuficientes, y en ese sentido se reemprendió la reconstrucción, reparando los destrozos, y se construyó la puerta del Poniente, que comunicaba con Getsemaní, fortaleciéndola con dos baluartes: el de San Pedro Apóstol y el de San Juan Bautista.

Su importancia en el reformismo defensivo cartagenero ha sido reconocida y comparada a la de otro ingeniero militar ilustre, Antonio de Arévalo.[532] Es más, la participación de Herrera en los proyectos de varias plazas, entre otras cuestiones, ha dado pie a hablar de la existencia de una escuela de fortificación hispanoamericana.[533]

> La gran aportación de Herrera y Sotomayor en relación con la defensa de Bocachica fue proyectar la batería de San José… frente al castillo de San Luis, de modo que los disparos de ambos edificios se cruzarían, cerrando por completo el acceso al canal. Cierto es que el propio Antonelli ya había recomendado… defender el canal desde este punto. No obstante, no fue hasta la llegada de Herrera cuando la Junta de Guerra acordó en 1708 iniciar el proyecto…
>
> [Además] La intención del ingeniero era remozar el aspecto de las murallas que habían sido arruinadas por Pointis y por una sucesión de temporales acaecidos entre 1713 y 1714… No se limitó Herrera a rehacer los lienzos de murallas derruidos, sino que diseñó una serie de bóvedas entre las puertas de los baluartes que rebajaban la fuerza de los impactos. Esta novedad aseguraba la conservación del recinto amurallado, considerándose un antecedente de las reformas que se realizaron a fines de siglo.[534]

Como a principios del siglo XVIII la ciudad ya se extendía a Getsemaní, a la que estaba unida por un puente levadizo, se decidió entonces amurallar el barrio, como se había hecho con la ciudad. El caño del Ahorcado se cierra con empalizadas, y el acceso se protege con la batería de Media Luna y un revellín con sus fosos en la única vía de acceso a la ciudad. La Boquilla se refuerza con nuevas baterías; en Bocachica se reconstruye el fuerte de San Luis, clave en la boca del canal y se construyen nuevas baterías, la vía de acceso se refuerza con otras, y ya en el interior de la bahía se mejoran los fuertes del Boquerón y de Manzanillo.

Hacia 1735 la reconstrucción defensiva estaba terminada. La ciudad parecía infranqueable. Tal resultado fue la consecuencia última de la llegada en 1721 del nuevo virrey Jorge de Villalonga a Bogotá, que encargó a Herrera que proyectara un nuevo conjunto de murallas que sustituyera las antiguas, centrándose en la zona de la Marina, donde se construyeron una muralla y los baluartes de la Merced, Santa Clara y Santa Cruz, que se concluirían años más tarde. En el haber de Herrera hay que incluir también la creación en 1731 de la primera Academia de Ingenieros americana, aunque su duración fue muy breve.[535]

Pero Cartagena de Indias había decaído. El comercio ya no reportaba tantos beneficios, el dinero pasaba rápido por ella al no tener una infraestructura que lo mantuviera en circulación; el situado fiscal, como se denominaba la cantidad anual que se re-

cibía de Quito y Santa Fe de Bogotá, servía para mantener la tropa y los empleos públicos.

> Con motivo de la toma de Cartagena por Pointis (1697) y de un ataque inglés a Portobelo en 1702, se produjo un hecho insólito: muchos asustados comerciantes se trasladaron de Cartagena a Mompós, Santa Fe y Popayán. En 1703 solo vivían en Cartagena ocho comerciantes transeúntes en tanto que la mayoría residía en Mompós. Esta situación, complicada con la Guerra de Sucesión, afectó tanto a Cartagena que, según el censo de población de 1708, en el recinto amurallado solo quedaban 245 vecinos blancos, 54 pardos libres y 21 morenos libres y en Getsemaní 139 blancos, 103 pardos libres y 60 morenos libres. Tomando un promedio de cuatro dependientes por cada vecino ello nos da un total de 2.488 habitantes sin contar los esclavos, que debían de ser mucho más numerosos.[536]

No ayudó a su recuperación ni mucho menos que desde 1696 a 1721 solo llegaran tres flotas a Cartagena, que la última que se recibió fuera la de 1740 y que se abriera el circuito económico del cabo de Hornos y Buenos Aires para conectar con Chile y Perú. Por otro lado, Mompós se convirtió en un próspero lugar gracias al contrabando de mercancías inglesas y la exportación de artículos de algodón de fabricación autóctona; los géneros ilícitos se repartían por el territorio aprovechando las corrientes fluviales.[537]

En los treinta años que van de 1750 a 1780 zarparon de Cartagena de Indias únicamente 142 barcos, lo que da una media de algo menos de cinco navíos anuales, un promedio que los barcos de arribada a la ciudad procedentes de España superaban escasamente. Solo la implantación del libre comercio mejoraría la situación de Cartagena, pues entre 1783 y 1790 fueron 148 los barcos que llegaron de España y 156 los de puertos extranjeros.[538]

Pero Cartagena mantenía una posición estratégica de enorme importancia por ser la entrada y salida para enlazar comercialmente el sur del continente americano y Sevilla.

Cuando Vernon se presentó en 1741, vio que por mar era inaccesible, algo que ya habían comprobado Drake y Pointis, por lo que tuvo que atacar por Bocachica. La guarnición resistió unos días, los suficientes para que las enfermedades aparecieran en los atacantes, que tuvieron que retirarse, ordenando el inglés

dinamitar el Castillo Grande y San Luis de Bocachica. Pero las defensas se reconstruirían.

Durante el periodo de gobierno del virrey Eslava arribaron a Cartagena varios de los más reputados ingenieros militares, que asumirían la reconstrucción de los destrozos causados por el inglés y la elaboración de un nuevo plan defensivo que, basado en los planes de Herrera, establecería nuevos recursos para proteger el puerto y la bahía. En 1742 llegaron a Cartagena para asumir las mejoras los ingenieros Antonio de Arévalo[539] (creador de las bóvedas, acuartelamiento, polvorín y defensa de la muralla, construidas entre 1779 y 1780, y de la escollera que en 1771 cerraba Bocagrande a los barcos de gran calado), Lorenzo de Solís y McEvan.

En 1743, Juan Bautista McEvan[540] (que fue quien proyectó el fuerte del Pastelillo, sustituto del Boquerón, destruido por Vernon, y remodeló los fuertes del puerto) propuso el Proyecto General de Defensa, que se perdió en un naufragio; Carlos III encargaría otro en 1784. El nuevo gobernador, Ignacio Sala, llegó en 1748[541] y se ocupó de que Bocagrande quedara definitivamente cerrado.

> No obstante, la finalización del conjunto de fortificaciones de Bocachica se debe al ingeniero Antonio de Arévalo, sin dudas, el más laureado militar de cuantos trabajaron en Cartagena de Indias en las últimas décadas del setecientos. Su extraordinaria movilidad por distintas ciudades neogranadinas, su capacidad para dirigir varios proyectos y su aptitud para trazar precisos y detallados planos son argumentos suficientes para considerarlo el máximo exponente de la ingeniería militar española en Nueva Granada. Además, a él se debe la definición del perfil urbano y defensivo de Cartagena, ocupándose tanto de la culminación del sistema defensivo como de otros edificios públicos necesarios para el desarrollo de la Administración. También dirigió el traslado del hospital de San Lázaro hasta el Caño del Oro, proyectó el almacén de Santa Clara y protagonizó varias expediciones para pacificar a los indios del Darién y de la Guajira, hostiles al dominio español en el litoral meridional del Caribe.[542]

La obra más emblemática de Cartagena de Indias es el castillo de San Felipe de Barajas, que goza de la consideración de ser la mejor fortificación española en América; realización de Arévalo, su construcción terminó en 1769. Con todo ello, quedaba completo el sistema defensivo cartagenero[543].

Por lo demás, Cartagena siguió abasteciendo a Bogotá, Popayán y Quito y desarrollando un comercio de cabotaje con Portobelo, Maracaibo, los puertos costarricenses caribeños y, por el Desaguadero, con Nicaragua. Además, se había convertido en una pieza muy especial en la cadena de prioridades estratégicas del sistema defensivo indiano:

> La gran beneficiada fue Cartagena de Indias, cuya importancia fue creciendo en una progresión casi aritmética a lo largo del siglo XVIII, constituyendo de esta forma la cima de la pirámide estratégica. No solo sus recursos económicos dirigidos a la Administración Militar fueron creciendo a lo largo del siglo, sino que, cualitativamente, su influencia sobre el conjunto del sector defensivo que encabezaba fue incomparablemente mayor que el resto de enclaves. Cartagena dispuso de las mejores fortificaciones, las mejores unidades militares y el mejor entrenamiento: en 1788 era sin discusión la guarnición militar más importante de toda Tierra Firme.[544]

Acapulco

En 1521, tras la ocupación de Tenochtitlán, Hernán Cortés podía dar por concluida la parte fundamental de la conquista del Imperio azteca y contaba con una gran ciudad que se convertiría en el centro neurálgico de la amplia proyección que continuaría realizando el conquistador.[545] Por lo pronto, había que fundamentar la conquista del territorio y al hacerlo empezarían los problemas, pues el sistema de encomiendas que había sido aplicado en las Antillas era mirado con desagrado creciente por la corona. Pero los conquistadores que habían acompañado a Cortés no querían quedarse sin la recompensa que esperaban, pues la encomienda —un régimen anacrónico calificado como semiseñorial— se había convertido en la retribución de los servicios prestados a la corona, y ya que la riqueza conseguida había sido pequeña, sus esperanzas de mantenerse en la nueva tierra se cifraban ahora en las concesiones de indígenas, aunque los receptores estaban obligados a ayudar militarmente si las circunstancias y las autoridades coloniales los requerían.

Pero las encomiendas no bastaron para contentar a los componentes de la hueste y a los atraídos por las noticias que llega-

ban del Imperio recién conquistado, al que pronto empezó a conocerse como la Nueva España. Lo que tuvo lugar a continuación se parecía mucho a lo sucedido en las Antillas, y los encomenderos tuvieron que enfrentarse a los religiosos allí asentados, que criticaban el trato a los indígenas y presionaban a la corona, que ya estaba prevenida sobre un sistema que generaba numerosos inconvenientes.[546] Cortés, cabeza visible del nuevo grupo social, tuvo que preocuparse también de contrarrestar la ofensiva que desarrollaba contra él un grupo próximo a Carlos V hasta el punto de que en 1527 hubo de volver a España para congraciarse con el soberano. Sin embargo, el resultado de su gestión no le reportó las ventajas que esperaba conseguir, pues la corona tenía previsto establecer un marco administrativo que asentara la conquista en el cuadro general de la Administración Real.

En 1528 se establecía una Audiencia gobernadora con Nuño de Guzmán al frente (1528-1530), que realizó una gestión nefasta y contraria a lo que se esperaba de él. Su acción más importante fue la toma del norte del río Santiago, que se había iniciado en 1529 y constituía la continuación de la conquista y el origen de lo que más tarde sería la provincia de Nueva Galicia. Por otro lado, la Audiencia implantó rápidamente la burocracia real, aunque provocando un profundo malestar entre los encomenderos y los franciscanos, que lograron del emperador la destitución de Nuño de Guzmán y de los demás componentes de la institución, sometidos todos a un juicio de residencia. La nueva Audiencia (1530-1535) consolidó la gestión burocrática gracias a personajes tan significativos como Sebastián Ramírez de Fuenleal, presidente, y Vasco de Quiroga, oidor; su principal misión fue limitar el poder de Cortés y potenciar el de la corona, resaltando el papel de la Audiencia como representante del rey y máxima autoridad en el territorio. Otro objetivo fue restablecer las buenas relaciones con la Iglesia, de lo que se esperaba conseguir unos mejores y más rápidos frutos de la evangelización, que ya había comen-

zado en 1524. Pero la labor de la Audiencia tuvo que superar la oposición de la población española, entre la que las reformas fueron impopulares y no las apoyó.

Por otra parte, la labor de la Audiencia fue limitada por los problemas que allí habían surgido y por la enorme extensión del territorio, de manera que en una reunión conjunta de los Consejos de Hacienda de Castilla y de Indias se recomendó al emperador establecer un virreinato con su virrey al frente, considerando que ese medio sería el mejor para resolver los problemas existentes. El primer virrey fue Antonio de Mendoza, en cuyas instrucciones figuraban las que recibían las demás autoridades coloniales, entre las que se incluía valorar la viabilidad del reparto de indios y tierras en Nueva España entre los conquistadores, pero reservando las principales ciudades. Los que le siguieron en ese cargo durante el siglo XVI, especialmente, fueron nobles pertenecientes a la más rancia aristocracia castellana.[547] Bajo su jurisdicción quedó el recién creado reino de la Nueva España, en el que estaban incluidos la parte central de México —que en rigor era la Nueva España—, los territorios próximos de Nueva Galicia, América Central, las Antillas y Filipinas (estas islas desde 1565 y jurídicamente desde 1574). El virrey sería también el presidente de la Audiencia desde 1535. En 1525 se había creado un obispado que diez años más tarde se convertiría en arzobispado; a medida que se creaban otros obispados en el territorio lo hicieron en condición de sufragáneos del arzobispado.

Conforme se asentaban la autoridad y el control de la corona, el poder de Cortés fue disminuyendo, con gran disgusto suyo, y acudió nuevamente al emperador en 1540 para tratar de recomponer su posición en Nueva España, pero ya no volvería vivo a México, pues murió siete años después.[548] Otro escollo importante podría ser Pedro de Alvarado, que desapareció al morir aplastado bajo un caballo. Como no acababa de despejarse el panorama por las disensiones internas, Antonio de Mendoza, el arzobispo Zumárraga y la Audiencia aunaron sus esfuerzos para

tranquilizar a la población. Además, el virrey proseguía su labor tratando de organizar la vida colonial de acuerdo con las instrucciones que había recibido y fomentó la comunicación interna mediante caminos que unieron la ciudad de México con las de Michoacán, Tehuantepec, Zacatula, Oaxaca y Acapulco, mejorando el que llevaba a Veracruz, entre otras iniciativas y empresas.[549]

Después de quince años de gobierno, Antonio de Mendoza fue relevado por Luis de Velasco (1550-1564);[550] a él le correspondió aplicar las Leyes Nuevas (publicadas en 1542, suspendidas en 1545 y reformadas por la Ley de Malinas), y bajo su mandato se gestaron dos empresas particularmente destacadas: el fracaso del intento de colonizar La Florida en 1559 (había sido descubierta por Hernando de Soto en 1542) y la conquista de Filipinas en 1565, con el descubrimiento del tornaviaje.[551]

Para entonces, Acapulco ya estaba plenamente integrada en la dinámica novohispana. Sobre su incorporación al virreinato corren dos explicaciones. La más temprana la sitúa en 1523, como consecuencia de unas expediciones enviadas por Cortés al sur en busca de oro, descubriéndose entonces por Francisco Chico la bahía de Acapulco, bautizada Santa Lucía. Los lugareños fueron sometidos al año siguiente y el capitán Saavedra Cerón recibió el permiso de establecerse en aquel paraje. Dos años después, en 1525, se creaba la primera encomienda en Cacahuatepec, hoy el municipio de Acapulco. La otra versión habla de 1526 como el año en que un pequeño barco explorador, mandado por Santiago Guevara, descubría la bahía. En cualquier caso, en 1531, unos españoles, entre los que iba Juan Rodríguez Villafuerte, salieron de Costa Chica y fundaron el pueblo de Villafuerte, que hoy es Acapulco. Más tarde, en 1550 llegaron treinta familias españolas procedentes de la ciudad de México para fundar en la bahía una ciudad puramente hispana.

Por su parte, Cortés, que había situado en Zacatula la base de sus operaciones marítimas, se trasladó a Acapulco por conside-

rarla una base mejor para la navegación y en 1533 se estableció en una ensenada entre las puntas Diamante y Brujas (hoy Puerto Marqués, bautizada así en su honor, pues el emperador le había concedido el título de marqués del Valle de Oaxaca).[552]

También fue Cortés quien levantó la primera construcción militar europea en México, inicio de un plan de fortificación del territorio que se hizo necesario para evitar las depredaciones de los enemigos de la Monarquía Hispánica, y así se construyeron recintos de diversa entidad a lo largo del tiempo: ciudadelas, fortificaciones, baterías y reductos.[553] Las más relevantes eran las fortalezas que protegían los puertos y ciudades más importantes para la corona por su interés comercial (era el caso de Campeche, Veracruz y Acapulco); más pequeñas eran las destinadas a proteger pequeños puertos o lugares fáciles de desembarco (como Champotón, Coatzacoalcos, Sisal o Lerma, por ejemplo), las que tenían como objetivo servir de refugio a la población en caso de ataque (su mejor exponente fue Mérida) y las que daban protección en los caminos (las de la costa norte del Yucatán, Córdoba o Perote). Por su parte, en la costa del Pacífico, Cortés eligió finalmente Acapulco, como se ha señalado. Eran previsiones necesarias, pues los enemigos de España se presentaban en las costas americanas en incursiones piráticas que había que neutralizar en tierra, ya que los puertos hispanos carecían de embarcaciones de guerra con que combatirlas. Campeche, por ejemplo, sufrió al menos doce de esos ataques en el periodo colonial —fue el más castigado—, Acapulco hubo de soportar tres y Veracruz, dos. Este peligro hizo que las autoridades españolas se decidieran a aprovisionar e incrementar las guarniciones, sobre todo las de Veracruz, Sisal, Campeche y Acapulco.[554]

En Acapulco (su nombre procede del náhualt: *Acatl, pol Co*, que significa lugar en que fueron destruidos los carrizos), se construyó el fuerte de San Diego para proteger su puerto y la actividad que se desarrollaba en la ciudad en torno al Galeón que unía la ciudad y Manila, pues Acapulco se había convertido

en el puerto más importante del Pacífico para el comercio con Oriente.

El fuerte fue construido por orden del virrey Diego Fernández de Córdoba, marqués de Guadalcázar. Le encargó el proyecto al ingeniero holandés Adrián Boot, quien situó el reducto en unas rocas dentro de la bahía, un emplazamiento estratégico porque desde él se podía controlar la entrada y salida de la bahía, lo que constituía una garantía para los barcos mercantes y una presencia disuasoria para los piratas. Las obras empezaron en 1615 sobre el reducto que existía en 1600 y concluyeron al año siguiente.

El fuerte se levantó en piedra, de forma pentagonal irregular con cinco baluartes (se les bautizó Rey, Guadalcázar, Marqués, Duque y Príncipe), iglesia, polvorín, casa del castellano, cuarteles para la tropa y aljibe, entre otras dependencias; se le llamó de San Diego por ser este santo el patrón del virrey.[555] En 1776 fue seriamente dañado por un terremoto y hubo que proceder a su reparación. En realidad, hubo que construir una nueva obra sobre los cimientos de la primitiva, para lo que el ingeniero Miguel Constanzó presentó al virrey Antonio María de Bucarelli y Ursúa un plan con baluartes, recintos abovedados y un foso exterior que rodeaba toda la fortaleza. El plan fue aprobado, pero el ingeniero Ramón Panón, encargado de la construcción, lo modificó sustancialmente. A esta segunda construcción se la llamó de San Carlos; siguió con los cinco baluartes (ahora llamados Santa Bárbara, San Juan, Concepción, San Antonio y San Luis) y se construyó en la plaza una rampa que permitiera el acceso de la artillería a las cortinas y baluartes, sobre los que se montó una batería continua y perimetral, protegida por parapetos y utilizada a través de troneras.

Eran trabajos más que justificados, pues Acapulco era el puerto comercial español más importante del Pacífico[556] desde que se convirtió en el puerto de salida y vuelta del Galeón que se enviaba a Manila.[557] Por lo pronto, las mercancías que llegaban de

Filipinas arruinaron la producción de seda mexicana y amenazó con alterar el circuito comercial del Pacífico, pues la sociedad peruana demandaba sedas, porcelanas y perfumes asiáticos y los comerciantes limeños estaban dispuestos a pagarlos mediante la plata de Potosí; en 1581, enviaron directamente barcos a Filipinas con gran alarma de los comerciantes sevillanos, que se temían que una parte considerable de la plata peruana se desviara hacia el comercio con Oriente, y consiguieron que en 1587 Felipe II prohibiera el comercio directo con Asia. Lo intentaron, entonces, a través de Acapulco, pero el soberano prohibió en 1591 el comercio directo entre los dos virreinatos, lo que dio lugar a una actividad contrabandista: cuando el siglo XVI acababa, el intercambio entre México y Lima llegaba casi a los tres millones de pesos anuales y al comienzo del siglo siguiente, de los cinco millones de pesos al año que salían de México una parte tenían origen peruano. Realidad que se quiso restringir con una serie de disposiciones que no impidieron que el contrabando continuara.

Además de la dimensión administrativa y comunicadora, el Galeón tenía una función mercantil nacida de las necesidades de la población europea y de la demanda en América y Europa de productos orientales, lo que convirtió Acapulco en un centro de comunicaciones, consumo y demanda, algo insospechado cuando se descubrió, pues fue considerado por algunos contemporáneos como un lugar tórrido y casi inhabitable.[558] Lo cierto es que allí llegaban muchas caravanas de mulos y pequeñas embarcaciones cargadas con toda clase de mercancías destinadas tanto al consumo del gentío que se concentraba en la ciudad en torno a la actividad que generaba el Galeón como al envío a las Filipinas en el tráfico comercial, que acabaría siendo la principal razón de esa ruta. La concentración de tanta oferta se debía a que Acapulco no contaba con la infraestructura necesaria para sostener la demanda procedente de cuatro ámbitos diferentes: la de los mismos habitantes de la ciudad, la de productos para el consumo de

las tripulaciones durante la travesía, la necesidad de abastecimiento de las guarniciones y almacenes de Manila y el envío de mercancías por particulares hacia las Filipinas.

Todas las tareas relacionadas con los galeones (reparación, carga, descarga, carena, etc.) exigían una mano de obra numerosa y en gran manera estable. A ella se sumaban gran número de personas que llegaban a Acapulco atraídas por la oferta de trabajo y las posibilidades que ofrecían las semanas de carga y descarga del Galeón; eran gentes de estancia temporal, que habían abandonado sus ocupaciones habituales agrícolas en lugares próximos a la ciudad. Igualmente, unos galeones que podían llevar hasta 300 tripulantes más los viajeros necesitaban aprovisionarse de todo cuanto iban a necesitar durante el viaje (desde efectos navales, como jarcias, velas, cabos, etc., hasta víveres, como bizcocho, carne salada, tocino, habas, garbanzos, queso, aceite, vinagre, gallinas ponedoras, pasas, almendras, azúcar, etc., y agua, mucha agua), durante el cual una de las mayores amenazas era el escorbuto, aparte de las demás enfermedades que podían surgir a bordo en una travesía.

Por lo que respecta a la demanda de los almacenes reales y personal dependiente de la corona en Filipinas, los productos más necesarios eran el hierro y el trigo; el hierro para la fabricación de anclas y demás objetos de ese metal en los navíos (remaches, etc.) y para fabricar armas (espadas, dagas), y el trigo para hacer el bizcocho (en el que había dos clases, el blanco, de mejor calidad, y el bajo, con solo un 5 por ciento, más o menos, de pan blanco). Con vistas a un posible autoabastecimiento de trigo, se incrementó la superficie cultivada en Filipinas, sobre todo en el siglo XVII, pero no se consiguieron cubrir las necesidades y se siguió dependiendo de los envíos del cereal y de hierro desde Acapulco. Se enviaban también mercancías como textiles (paños de colores, hilo galladero de Sevilla, cuero curtido, etc.), que no eran imprescindibles porque en Filipinas también se fabricaban tejidos y llegaban sedas desde China. Pero la mercancía más pre-

ciada, dada la débil producción filipina, era la plata, denominada socorro de Nueva España o situado mexicano. Y en cuanto a los particulares, los de origen europeo siguieron manteniendo sus gustos, y se generó un sector comercial especializado en productos castellanos —como el vino—, de precio elevado, que constituía una manera de que los compradores mostraran su superioridad social; además, se sentían atraídos por el cacao de Guatemala o los sombreros valones hechos en México.[559]

Semejante trasiego de mercancías, su organización, su administración, carga y descarga generaron, por un lado, polémicas, discrepancias en las cuentas, desfalcos y corrupciones y, por otro, una activa feria que se repetía al arribo de los galeones, donde los mercaderes adquirían los fardos que venían de Manila con sedas, porcelanas, lacas de Japón, especias, etc.,[560] a veces incluso sin abrirlos, seguros de que por la gran demanda de todos esos productos y objetos les serían adquiridos en cuanto los pusieran a la venta.

En esos días, la ciudad se convertía en conglomerado de personas de muy diversa procedencia (malayos, filipinos, castellanos y campesinos del entorno). Las calles se llenaban de gente, de recuas de mulas, los negocios se activaban, la demanda crecía exponencialmente, etc. Los comerciantes que acudían eran de las provincias del centro y sur del virreinato, fundamentalmente. A lo largo del siglo XVIII fueron desplazados por los almaceneros de la capital, que llegaron a monopolizar el 80 por ciento de los ingresos totales de la feria. Y una agitación similar se producía cuando el Galeón se preparaba para zarpar y luego la ciudad volvía a su calma habitual, a la espera del nuevo momento de actividad.

Así pues, la demanda de Acapulco experimentaba unas grandes fluctuaciones en estrecha dependencia del ritmo del Galeón. Es decir, era una demanda ocasional que podía experimentar variaciones, pues la ausencia del Galeón (por causas diversas, como naufragios, retrasos, etc.) generaría inquietudes entre los ha-

bitantes de la ciudad hasta el punto de que se tardó muchos años en que allí se asentara mayor población permanente durante todo el año. Por lo demás, el eje comercial Acapulco-Manila constituyó la proyección hacia el Pacífico del sistema de flotas y galeones español que unió Asia y América con regularidad durante dos siglos y medio. España pudo superar la gran dificultad de la distancia y mantener unidos sus territorios a ambos lados del Pacífico.

El otro gran puerto novohispano del Pacífico, al norte de Acapulco, fue el de San Blas,[561] que en el siglo XVIII se convirtió en centro de actividades marineras, pues en él se construyó un astillero donde se armaron embarcaciones diversas (bergantines, goletas, fragatas, paquebotes y otras que sirvieron para mantener las relaciones con California y Filipinas). Además, como excelente fondeadero, será punto de partida para la exploración del noroeste novohispano y norteamericano.[562] Los ataques enemigos hicieron que las autoridades se plantearan levantar algunos reductos y pequeños baluartes en el estero, y posteriormente solicitaron a la corona permiso para levantar una fortaleza, el castillo de Nayarit, que comenzó a edificarse a la entrada del puerto en 1780 y se construyó con rapidez. Constaba de una explanada rodeada de muros con troneras y tres frentes. La construcción tuvo problemas desde el inicio, ya que estaba alejada de un centro de abastecimiento y sus baterías solo protegían el acceso desde el mar, pero no el lado de tierra, desde donde podía ser asaltado.[563] La vida en los inicios de San Blas fue durísima:

> Satisfecho el gobierno de México con haber encontrado en el río de Santiago tan abundantes y exquisitas maderas para la construcción resolvió mandar que se repoblase el lugar más inmediato que pudiese servir de puerto…
>
> No bastaba para conducir pobladores a este sitio ni el repartimiento de tierras, ni la promesa de suministrarles alimentos, ni otras granjerías, que eran prometidas a los que se atreviesen a probar los rigores de aquel inicuo suelo. El gobierno de México designó delincuentes sentenciados a presidio, para que allí purgasen sus delitos. Y mandó un cierto número de individuos de maestranza y marinería pasasen de Veracruz a aquel establecimiento. Mueve a grande compasión la memoria de los muchos que se sacrificaron para erigir el Departamento sin puerto y el pueblo inhabitable de San Blas, las maléficas influencias del clima y el rigor de la horrorosa multitud de mosquitos que allí se crían, operaban de acuerdo a la destruc-

ción de aquellos infelices primeros pobladores, alojados en humildes chozas de zacate sobre un suelo pantanoso y hediendo.

Fue preciso que pasaran algunos años y que muriesen muchas personas para que se resolviese formar la población sobre un cerro pequeño, que había en las inmediaciones llamado Basilio.[564]

Manila

López de Legazpi, después de tocar en Cebú, decidió pasar a la isla de Panay, donde podía avituallarse mejor, y tuvo una idea bastante aproximada de lo que era Manila merced a la información que recibió del maestre de campo Martín de Goity, que había realizado una incursión al frente de unos cien hombres y tras varias escaramuzas, tomaba e incendiaba el puerto y el poblado de aquel lugar.[565] Las excelencias que contaban de lo visto por aquella zona de la isla de Luzón decidieron a Legazpi a partir hacia allí en abril de 1571, llegando a Cavite, donde recompuso la flota, pues algunas naves se había quedado rezagadas en la travesía. Después se dirigió a la ciudad, y al ver llegar a los españoles, los nativos incendiaron las casas. En mayo, el rajá y los principales del lugar aceptaban la soberanía castellana y Legazpi tomó posesión de Manila; el 3 de junio se fundaba realmente la ciudad, a la que el vasco le dio el título de tal. Felipe II le otorgó los calificativos de «insigne y siempre leal» en una real cédula de finales de ese mes y en otra de 19 noviembre de 1595, un escudo de armas, dividido por mitad en dos partes: en la de arriba, un castillo de plata con fondo rojo y en la de abajo, un delfín y un león con una espada en una mano y la cola sobre el mar.

El 28 de junio de 1571 Legazpi constituyó el primer ayuntamiento. Unos días antes, había fijado el lugar de la plaza y los solares para el convento agustino, la iglesia mayor y los correspondientes a los vecinos. El paso siguiente fue el levantamiento de un fuerte en el río Pásig, donde se colocaría la artillería y en su interior se construiría una «casa para su Majestad y un camarín grande para cosas necesarias». Fuera, se harían la vivienda del gobernador, dependencias para los religiosos y su iglesia, así

como las casas para la gente, sustituyendo a las que habían sido quemadas a la llegada de los españoles. Tal fue la Manila fundada por Legazpi, conocida como Manila Intramuros, en la desembocadura del río Pásig, en cuyas orillas se asentaban los poblados indígenas de Mayniland y Tondo y donde un rajá malayo había levantado un fuerte de madera, que luego se convertiría en el fuerte español de Santiago.

Así empezaba la comunidad española de Manila, que ha sido considerada desde tres aspectos diferentes: «Como una comunidad exótica de población inestable, como comunidad con graves problemas de adaptación al medio natural, como comunidad amenazada por los elementos y que demandaba constantemente población para asegurar su continuidad».[566] Su consideración de comunidad exótica inestable se debe al hecho de que los españoles que se concentraron en Manila siempre fueron el grupo minoritario en medio de un abigarramiento étnico. Hasta la consolidación de la ciudad, los conquistadores encomenderos tuvieron su importancia, pero por la intervención de los religiosos sin la trascendencia que sus homónimos tuvieron en América. Más significativos fueron los comerciantes, inversores y hombres de negocios vinculados al Galeón y también fueron necesarios los vinculados a la Administración y los integrantes del clero. La adaptación al medio siempre fue difícil, por lo que Manila no fue nunca un destino deseado: terremotos, huracanes, incendios y aguaceros se sucedían y se afrontaban con dificultad por su frecuencia, sin médicos, medicinas y boticarios suficientes, además de soportar las sublevaciones de los sangleyes y los ataques piráticos de musulmanes, chinos, holandeses e ingleses. Manila además estaba necesitada de pobladores para poderse mantener, pues las dificultades de adaptación al medio favorecieron los regresos hasta el punto de que se tuvieron que emitir disposiciones para que los gobernadores restringieran las licencias de salida de las islas.

Una empalizada rodeaba el perímetro del asentamiento, iniciada por Lavezares, el gobernador sucesor de Legazpi, en 1574-1575, duramente castigada por el pirata chino Limahon, aunque fue derrotado a principios de diciembre de 1574. Pero su ataque sirvió para que en los años siguientes el nuevo gobernador, Francisco de Sande (1575-1580), además de reconstruir lo destrozado por el pirata, fortificara el lugar con construcciones de más entidad y fortaleza, como el fuerte que se levantó en la playa, de cantería, lo mismo que el que se edificaba «más abajo, en la parte que a [*sic*] parecido necesario», según informaba el gobernador Santiago de Vera en una carta de 25 de junio de 1587 dirigida al virrey de Nueva España, Álvaro Manrique de Zúñiga.

El lugarteniente de Limahon, Sioco, atacó Manila con 600 hombres, causando muchas muertes y cuantiosos destrozos. En 1582 los *wako* (piratas japoneses) amenazaron de nuevo Filipinas: Taifuza, al mando de unos treinta barcos, tras recorrer los mares de Corea, había llegado a Filipinas con la intención de establecer una base pirata, eligiendo Cagayán por su posición estratégica. Contra ellos fue enviado el capitán Juan Pablo de Carrión con una galera y un navío ligero. En la navegación se le unieron hombres y naves menores, combatieron con dos embarcaciones enemigas a las que derrotaron y a mediados de junio ya estaban en la desembocadura del río Tajo, donde encontraron a la flota japonesa.[567] Pese a su inferioridad numérica los españoles pudieron rechazar y vencer a los japoneses, que se retiraron y no volvieron nunca a Filipinas, pues poco después desaparecía la piratería japonesa como consecuencia de los tratados de cooperación firmados por los gobernadores españoles y el nuevo líder japonés Tokugawa a principios del siglo XVII.[568]

El gobernador Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593) será quien acometa el amurallamiento de la ciudad, que concluiría su hijo y sucesor en el cargo, Luis Pérez Dasmariñas (1593-1596). Las obras se hicieron esencialmente sobre el trazado de la empalizada y tras la revuelta de los sangleyes de 1603 se completarían

con un foso en torno a la parte de tierra, lo que convirtió a la ciudad en una isla.

> En el sistema defensivo de Manila... jugaba un papel fundamental Cavite, el auténtico puerto de la bahía de Manila, ya que la barra formada por el Pásig en su desembocadura hacía inviable la entrada de buques de cierto calado en la ciudad. Era Cavite también el astillero de construcción de gran parte de los galeones de la ruta de Acapulco. Tan estratégica localización fue defendida, desde temprano momento por el desaparecido castillo de San Felipe.[569]

Legazpi y sus sucesores se establecieron en el promontorio de la margen izquierda del Pásig, donde estaba el fuerte malayo, de madera y con terraplenes de tierra, que, tras el incendio de 1583 que lo destruyó, se reedificó en piedra, siendo la segunda construcción en Manila de este material que se llamaría la Real Fuerza de Santiago. Antes se había levantado el fuerte de Nuestra Señora de Guía, que cerraba el lado sur de Intramuros por el frente del mar. En 1584 un incendio destruyó Manila y el gobernador Santiago de Vera (1584-1590) puso especial empeño en que la reconstrucción se hiciera con piedra, para lo que contó con la colaboración del obispo, el dominico fray Domingo de Salazar, el primero en ocupar la sede, y el P. Antonio Sedeño, jesuita, que fue el iniciador de la explotación de las canteras, constructor de los primeros hornos para la fabricación de tejas, ladrillos y cal y, al parecer, él fue quien hizo la traza del fuerte de Nuestra Señora de Guía, de planta circular y no totalmente abaluartado, que acabaría aglutinado por el baluarte de San Diego,[570] debido a Gómez Pérez Dasmariñas, lo que no tiene nada de particular, pues parece que ya antes de que se terminara el fuerte aparecieron grietas y convenía una fortificación plenamente abaluartada y sin elementos medievales.

La Real Fuerza de Santiago constituyó la ciudadela de Manila. Su construcción en piedra, como el resto del amurallamiento, se llevó a cabo bajo la gobernación de Gómez Pérez Dasmariñas desde 1590 a 1593. De forma triangular, con uno de los vértices en el promontorio, dominando la desembocadura del río, queda-

ba separado del resto de la ciudad por una muralla con dos baluartes y un foso. El pentágono resultante del amurallamiento tenía en sus vértices la Fuerza de Santiago y el baluarte de San Diego en el frente de la bahía en el de tierra, y en los otros ángulos, los baluartes de San Gabriel, San Nicolás o Carranza y San Francisco de Dilao.[571]

En el damero de la traza urbana de Manila desde el primer momento se determina el lugar de la plaza Mayor o de Armas, centro de la ciudad, donde se ubican las Casas del Cabildo y la iglesia mayor. Ocuparían uno de los solares contiguos a la plaza la Audiencia y el Palacio de los Gobernadores (destruido por el terremoto de 1868). De la importancia concedida a la evangelización da prueba la ocupación de manzanas que van haciendo las órdenes religiosas: primero los agustinos, que llegaron con Legazpi; después los franciscanos (1577), los jesuitas (1581), los dominicos (1587) y los recoletos (1606), cuyas iglesias y conventos se levantan en pequeñas plazas en las esquinas de las manzanas.[572] Todas estas edificaciones sufrieron el azote constante —que obligaba a reconstrucciones con cambios en las técnicas constructivas— de tifones, incendios —el de 1746 destruyó gran parte de la «polvorista» (la fábrica de pólvora) y abrió una brecha en la muralla de 50 brazas— y terremotos. Los vestigios arquitectónicos más antiguos que se conservan son los de la fortaleza de Nuestra Señora de Guía y la iglesia de San Pablo —hoy de San Agustín—, de los agustinos, terminada en 1604, es el único edificio de esa época que ha sobrevivido hasta hoy.

Por las fechas de cambio de siglo del XVI al XVII, [573] en Intramuros existían el Hospital Real para los españoles, el de la Misericordia para esclavos y mujeres españolas pobres, el de los Naturales para los filipinos, y el de San Gabriel, que acogía a los sangleyes o chinos. Las hijas de los españoles podían acudir al Colegio de San José, fundado por los jesuitas. El aspecto de la ciudad en 1645 debía ser espléndido, aunque quedaría prácticamente destruida por el terremoto de ese año:

> Las casas eran grandes, altas, espaciosas, hechas de piedra y de buena arquitectura, todas iguales por la dirección del cordel, con balcones bolados que sirviendo de desahogo a las casas, servían de grande belleza a los edificios, y de gran conveniencia al vecindario, pues con su sombra no menos los defendía de los ardores del sol, que del rigor de las lluvias, caminando siempre a cubierto... De suerte que Manila era la ciudad más hermosa, magnífica y soberbia de Oriente por la grandeza de sus edificios, que casi todos parecían suntuosos palacios.[574]

La construcción de Manila Intramuros continuó fortaleciéndose bajo la etapa española y a finales del siglo XIX presentaba un soberbio aspecto:

> Intramuros quedaba cercado de una hermosa muralla con buen foso y contrafosos, rodeada de baluartes por la banda que no está bañada por el mar o por el río; tenía como puertas dos para salir al río Passi y tres para la banda de tierra; todas... defendidas con baluartes... en medio de la ciudad había una plaza y en un ángulo de esta plaza estaba el Palacio del Gobernador, al otro la catedral, en el tercero las Casas del Cabildo y en el cuarto viviendas de particulares. A un lado del Palacio del Gobernador estaba el Palacio Arzobispal. Los almacenes reales eran una obra muy sólida y estaban junto a una puerta de la ciudad que daba al río. Dentro también de la ciudad amurallada estaban los cuarteles de la tropa, los conventos e iglesias de las distintas órdenes religiosas, la Capilla Real y los hospitales.[575]

Tal era el resultado de la azarosa existencia de la Manila Intramuros...

> ... que pronto se convirtió en una ciudad conventual, fortificada, viable como foco de comercio intercontinental que hubo de reconstruirse una y otra vez, sin arquitectos ni ingenieros, según un proceso secular de prueba-error que acabó propiciando una arquitectura adaptada a las condiciones naturales. En definitiva una ciudad única e irrepetible.[576]

En lo que sería la Manila extramuros, cuando llegaron los españoles había asentamientos indígenas. El más importante, el de Tondo, al otro lado de la desembocadura del río, estaba gobernado por el régulo Lakandula y junto a los nativos parece que ya había asentados algunos chinos. Allí establecieron los agustinos una parroquia en 1572, pero hasta 1590 no fueron realmente aceptados por los habitantes del lugar. También existieron asentamientos en el islote de Sapa, donde los franciscanos establecieron el convento de Santa Ana. Los habitantes de Maynilad, con el rajá Solimán, después de la fundación de Manila, se desplaza-

ron más al sur y se alojaron en los poblados de Bagumbayán y Malate, donde los agustinos establecieron otra misión. Y así, mientras en Intramuros habitaban los españoles, en el entorno había núcleos de población indígena, donde también se alojaron españoles que huían del rigor caluroso del clima y que dieron origen a los barrios actuales de la ciudad.

Los japoneses estuvieron presentes en Manila desde el principio, ubicados en Dilao, donde los franciscanos fundaron la parroquia de San Francisco. El cierre de Japón en 1639 puso fin a la corriente nipona hacia Filipinas. Por otra parte, el número de chinos siempre fue grande en Manila, superior incluso al de españoles. Sus sublevaciones se repitieron y llegaron a dar muerte al gobernador Gómez Pérez Dasmariñas.[577] El barrio chino, el Parián, densamente poblado, en principio estaba en Intramuros, cuando aún no se había amurallado la ciudad, pero sus habitantes producían recelos y desconfianza tanto por los numerosos incendios que se producían en las casas que habitaban como por su connivencia con enemigos como Limahon. En 1583, estando su evangelización encomendada a los dominicos, los chinos fueron realojados a extramuros —pero cerca de Intramuros—, en unos terrenos pantanosos, que ellos desecaron con rapidez y donde podían ser controlados con la artillería de la Tenaza Real de Santiago y del baluarte San Gabriel. A finales de siglo, ante el aumento de la población china, el Parián resultaba insuficiente y a los chinos cristianizados se les ubicó en Binondo, en la otra orilla del Pásig, que se convertiría en la Chinatown de Manila, donde los dominicos edificaron un templo imponente. El primer puente que se construyó en la ciudad conectaba, precisamente, los dos barrios chinos, lo que habla de la importancia de esa comunidad.[578] Otros barrios en la orilla derecha del río fueron los de Quiapo, Santa Cruz y San Miguel.

En el siglo XVIII hay un cambio en la actitud de los españoles respecto a los sangleyes, pues si anteriormente se les consideraba necesarios para la economía por su capacidad de trabajo,

ahora se pensaba que competían con los naturales en el comercio interior y en diversos oficios artesanales. A lo largo del siglo se suceden las disposiciones y los intentos de expulsión de esta comunidad, pero no se llevan a cabo. Cuando se produce el ataque británico a Filipinas durante la guerra de los Siete Años, los sangleyes se pusieron de su parte, provocando la reacción española contra ellos. Una vez firmada la paz, fueron expulsados, incluidos los solteros cristianos, mientras que a los casados se les obligó a vivir confinados otra vez en el Parián, y desde 1766 ya no se concedieron más licencias de radicación a los chinos, por lo que todos los que llegaban a comerciar debían marcharse al terminar sus operaciones mercantiles. Pero tampoco en esta ocasión se cumplieron tales disposiciones y a finales de siglo las relaciones entre españoles y sangleyes fueron las de siempre.[579]

> El comercio de Manila estaba principalmente en manos de los mercaderes chinos..., cuyos juncos llevaban a la capital filipina productos alimenticios (trigo y cebada, azúcar y frutos secos y del tiempo, sobre todo uvas y naranjas), pero especialmente las manufacturas de todo el mundo oriental. La negociación se hacía en el... Parián... a donde acudían los comerciantes españoles instalados permanentemente en Filipinas para negociar, mediante un complicado sistema intervenido oficialmente llamado *pancada*, la compra de los géneros que debían pasar a Acapulco, los precios de las mercancías y el volumen de los cargamentos que podían introducirse en la ciudad.
>
> Con el paso del tiempo, las contrataciones se zafaron del control de la *pancada* (sustituida por transacciones libres), del mismo modo que los comerciantes chinos tuvieron que soportar la competencia de los mercaderes ingleses, moros, armenios y españoles interesados en la contratación.[580]

En las preocupaciones defensivas de Manila, el enfrentamiento con Inglaterra durante las décadas centrales del siglo XVIII iba tener importancia[581] y se llevaban la palma los padrastros, unas enormes estructuras que si caían en poder del enemigo, pondrían en aprietos a la ciudad, como sucedió en el ataque de los ingleses de 1762,[582] cuando se apoderaron de Manila y allí permanecieron hasta 1764. Las defensas remozadas por el gobernador fray Juan de Arechederra (1745-1751) no fueron capaces de contener la invasión.[583]

A finales del siglo Manila presentaba un trazado urbano similar al de otras ciudades españolas americanas. Calles trazadas a

cordel, de las que cuatro eran las principales, que salían de las puertas de la ciudad y confluían en la plaza Mayor. Dentro del recinto se habían levantado diez conventos e iglesias (la catedral se inició en 1751 y se concluyó tres décadas después), centros de enseñanza masculinos regentados por jesuitas y dominicos, la Universidad de Santo Tomás, además de los hospitales citados. Su ritmo cotidiano, monótono y cansino se veía alterado por las frecuentes fiestas religiosas. En los meses de abril y mayo, multitud de champanes chinos acudían cargados de productos con la consiguiente animación entre los habitantes porque había que cargar el Galeón, que en junio debería zarpar para Nueva España, movilizando a todos los cargadores de la nao con derecho a ocupar un espacio en la bodega, realizando sus compras con rapidez, porque el Galeón debía zarpar como muy tarde en junio para aprovechar los vientos favorables, pues de no ser así, podría frustrarse el viaje.

> En 1769 fue erigido el Consulado de Manila, que en mayo de 1771 celebró sus primeras elecciones de prior y cónsules. Pero la nueva institución asumió desde el principio la defensa del comercio tradicional y se opuso de modo sistemático a todos los ensayos que se intentaron para el desarrollo económico del archipiélago. Sus primeras actuaciones se encaminaron a obtener una ampliación del permiso fijado desde 1734 en medio millón de pesos. Si entonces esta cifra y su retorno de un millón bastaban para asegurar la vida en la islas, en 1772 serían necesarios, según en el Consulado, tres millones de pesos como mínimo. Consiguieron la subida del permiso a 750.000 pesos, pero el primer galeón que salió con esa carga en 1782 se perdió.
>
> Hasta 1786 no se envió otro, que llegó felizmente a Acapulco, mas no hubo feria aquel año porque los efectos del Reglamento de Libre Comercio promulgado en 1778 se habían hecho sentir.[584]

Por lo demás, la ciudad siguió siendo la cuna oriental del Galeón hasta su desaparición en el siglo XIX.[585] Pero Manila fue más que eso. Fue también:

> Una plataforma situada entre las costas occidentales de América y las costas orientales de Asia, un trampolín para impulsar los contactos con los vecinos estados asiáticos y, en sentido opuesto, para proceder a la colonización de Micronesia. En el primer caso, Manila se proyectó necesariamente más allá, hacia China, Japón y el estado independiente de Ryu Kyo, Siam, Camboya, los diversos reinos de Vietnam, Formosa, Malasia, Indonesia (las Molucas, sobre todo) y, muy tangencialmente, Corea, Laos o Birmania. En el segundo caso, la incorporación de las islas Marianas se operó a partir de la misión dirigida por los jesuitas (1668), mientras las Carolinas entraban en la órbita hispana a partir de la llegada al grupo de las

Palaos de Francisco Lezcano (1686) y más tarde también con las instalaciones de los jesuitas (1710), iniciativas que pusieron los cimientos de una Micronesia española.[586]

Las Filipinas se convirtieron en la pieza fundamental de la demarcación administrativa que se constituyó con la conquista: la Capitanía General de Filipinas, dependiente del virreinato de la Nueva España, cuya primera capital fue Cebú hasta 1595, sucediéndole Manila a partir de ese año. La Capitanía englobaba también Palaos, Guam, las Marianas y las Carolinas, territorios que se fueron incorporando colonizados desde las Filipinas. Incluso los españoles han de acudir a Ternate y las Molucas a principios del siglo XVII, cuando los portugueses cedieron ante los nativos; de la misma forma que intervinieron en Camboya para establecer en el trono al heredero legítimo.[587] Fueron un conjunto de empresas, en las que la conquista, la administración y la evangelización fueron parejas. Pero entrar en estas cuestiones nos apartaría de nuestro objetivo en esta ocasión.[588]

5

EL COMERCIO

El comercio generado por las Flotas de Indias y el Galeón de Manila provocó un intenso intercambio de productos, que crearon gustos y aficiones nuevas entre la población de ambas orillas del Atlántico y del Pacífico. Con las ferias americanas y Sevilla como centros distribuidores, tenemos amplia información sobre los metales preciosos y toda clase de productos susceptibles de ser utilizados, consumidos o expuestos que formaron parte del amplio bagaje comercial que creó el contacto de Europa, América y Asia, mantenido durante más de tres siglos por los barcos españoles, superando ampliamente al que sostuvieron otras potencias europeas, como Inglaterra, Francia y Holanda, que hasta el siglo XVIII prácticamente no alcanzaron un nivel significativo.[589]

En este orden de cosas conviene no olvidar la función desempeñada por los comerciantes, compradores de las mercancías, abastecedores de las ferias, capaces de inundar el mercado con unos productos con los que pretendían crear una moda, potenciar la demanda, despertar el interés y fomentar el consumo de unos productos cuya ostentación se convirtió en referente de la

posición social de sus posesores. Una constante comercial que en muchos casos supuso la alteración de usos y prácticas seculares.

Si a esto le añadimos la diversidad de culturas y costumbres que entraron en contacto, es fácil comprender la variedad existente en las mercancías que se intercambiaron entre España y Asia, pasando por América, capaces de modificar hábitos alimenticios, imponer modas en las vestiduras, influir en los comportamientos sociales y en los recintos de habitabilidad y determinar ciertos comportamientos en espacios de sociabilidad.

A las flotas les correspondió la responsabilidad de transportar las mercancías. Las ferias fueron los muestrarios temporales y masivos de los productos generadores de los cambios y novedades. Las relaciones sociales introdujeron y difundieron las innovaciones, y la sociedad, con sus comportamientos, prácticas y costumbres, fue el exponente del cambio.

LAS FERIAS Y LOS CAMINOS AMERICANOS: LA DINÁMICA COMERCIAL

La llegada de las flotas marcaba el comienzo de las grandes ferias, si bien todos los núcleos de población tenían las suyas, además de una alhóndiga al cuidado del Cabildo para la venta de los artículos de primera necesidad. La feria y el mercado se celebraban en la plaza principal de la ciudad, bajo los soportales, donde se vendían productos de la zona o importados de España. Pero las ferias por antonomasia eran las que comenzaban con el arribo de las flotas a Veracruz, Nombre de Dios hasta 1596, en que fue destruida por Drake, Portobelo a partir de esa fecha, Cartagena de Indias y Acapulco.

Una vez que la flota llegaba a su destino y enviados los oportunos avisos de su arribo, se reunían los oficiales de la corona (en algunas ocasiones estando bajo la presidencia del virrey) y

los representantes o diputados del comercio de ambas partes, peninsulares e indianos, para establecer el desarrollo de la feria y fijar los precios de los diferentes productos que se iban a poner a la venta. Los consulados respectivos eran los que nombraban a sus representantes; en el caso de Nueva España, por ejemplo, se designaba a tres en una Junta General del Comercio y el Consulado de México les confería facultades tanto comerciales como judiciales para intervenir en los litigios que se plantearan entre los feriantes. En el caso de los diputados representantes del comercio metropolitano, era el Consulado hispalense o gaditano en el siglo XVIII el que los proponía y la corona los nombraba. También se designaban tres: uno por Sevilla, otro por Cádiz y el tercero se proponía alternativamente desde Sanlúcar, Puerto de Santa María y Jerez.

Al atracar la flota en Veracruz, el capitán general de la misma avisaba a los oficiales reales para que revisaran la carga de los navíos, al tiempo que comunicaba al virrey y a la Audiencia las nuevas de España y cuándo se proponía iniciar el regreso a Sevilla. En Cartagena de Indias se despachaba una embarcación a Portobelo con el aviso y la valija para el virrey y se notificaba la llegada de la flota a la Audiencia de Panamá, que al tiempo de pregonar la celebración de la feria, avisaba a Santa Fe de Bogotá, Lima, Chile, Quito y expandía la noticia por América Central. Los mercaderes interesados se ponían en marcha con sus mercancías hacia Portobelo; de El Callao subía la Flota del Mar del Sur, a la que en Paita se unía el Galeón del Oro con las mercancías de Quito y Charcas y desde América Central llegaban caravanas de arrieros con productos de la tierra.

Puestas de acuerdo las autoridades de tierra, el capitán general de la flota y los representantes de los comerciantes españoles e indianos sobre los precios de las mercancías, que nadie podría alterar, comenzaba la feria, que se desarrollaría en unos cuarenta y cinco días de intensa actividad alterando el ritmo cotidiano de la ciudad. En las ferias, los marinos saltaban a tierra y campa-

ban a sus anchas, pues estaban fuera de la jurisdicción de las autoridades de tierra, y se procedía a la descarga de las mercancías, que realizaban los indígenas, los mulatos y los negros. Si los barcos estaban atracados en los muelles del puerto, por las planchas bajaban los fardos, cajones y recipientes que contenían los diversos productos que llegaban; si los barcos estaban fondeados, el ritmo de la descarga era más lento, ya que tenía que bajarse la carga a unos botes que en sucesivos viajes la iban dejando en tierra.

Un variopinto muestrario humano pululaba por doquier: marineros, soldados, clérigos, pasajeros, oficiales de la Armada, contadores, alguaciles, indígenas, mulatos, negros, mercaderes, mujeres, niños, monjas, prostitutas... La Aduana del Mar lo pesaba todo: primero las mercancías que llegaban, luego las que subirían a los barcos. Por sus balanzas pasaban cacao, quina, plata, ganado, aceite, vino, perlas, tabaco, esteras, cuero..., que se reunían en tal cantidad que alojamientos infames servían de almacén transitorio de productos, de vivienda para los recién llegados del mar o para los atraídos a la feria por el negocio.

Tal acumulación de gentes y animales se unía a las condiciones insalubres de los lugares, al calor del verano, a la humedad ambiental, provocando el incremento de la mortalidad, como sucedió en Portobelo en 1637, en que perecieron unas quinientas personas.

De las sedes de las ferias y de los otros núcleos urbanos salían caminos que constituían la retícula por donde el continente se comunicaba entre sí. Las ciudades de las ferias eran el destino de unas rutas por las que llegaban los productos de la tierra y por donde se distribuían los que arribaban en la flota. La red rutera terrestre se completaba con las conexiones navales y fluviales, pues los ríos ofrecieron buenas comunicaciones en aquellas zonas en las que eran navegables, como el Magdalena, Orinoco, Amazonas, Cauca o el Plata, por ejemplo. De esa forma, toda América estaba al alcance de España y viceversa, y además Mé-

xico podía comunicarse con Cuba y Perú, con Venezuela, Colombia y Quito. Más adelante se incorporaría la conexión con las Filipinas desde Nueva España y a través del altiplano Perú conectaría con el Río de la Plata.

La arriería desempeñó un papel fundamental en las comunicaciones. Valga como muestra un caso: entre Veracruz, México y Acapulco se empleaban 50.000 mulas, conducidas por 7.000 arrieros, dueños de las bestias y los carros o asalariados a las órdenes de empresarios, que empleaban a negros, esclavos y hombres libres.[590] En el siglo XVI, las mejores rutas terrestres, que causaron admiración entre los españoles, eran las del Imperio inca, que se extendía desde Colombia hasta Chile, Bolivia y Argentina. El resto eran caminos de herradura, bastante peligrosos, por donde circulaban bestias, carretas e indios con cargas a sus espaldas. En los caminos incaicos, unas estacas clavadas en tierra marcaban la ruta, y cuando se llegaba a los valles, el camino discurría entre dos tapias de barro para proteger los cultivos. En esos caminos había *tombos*, donde encontraban asilo los caminantes.

La red rutera americana, contemplada de norte a sur, presentaba la siguiente fisonomía. México capital se comunicaba con caminos que, a moda de rosa de los vientos, llevaban a Santisteban del Puerto en el Pánuco; el que comunicaba con Guadalajara tenía ramales a Zacatecas y Nombre de Dios, los distritos mineros; el que iba hacia el Pacífico conducía a Acapulco y Natividad; otro llevaba a Veracruz, muy transitado con ocasión de la feria, pues las mercancías eran llevadas a la capital para allí ser distribuidas al resto del virreinato; por último, otro descendía hacia Centroamérica, donde dos grandes rutas unían los océanos: la que comunicaba Santa María del Darién y el golfo de San Miguel, camino muy inestable que exigió mucha mano de obra negra para su mantenimiento; la otra, más al norte, la ofrecía el río San Juan. En el siglo XVII, estos caminos se ensancharon y ampliaron.

Guatemala comunicaba con Puerto Caballos, que le daba salida al mar, pero el puerto tenía tan malas condiciones que más de una vez se solicitó su cambio. Tampoco era mejor la ruta de Guatemala a Iztapa, que le daba salida al Pacífico. La estratégica situación de Panamá —sobre la que volveremos más adelante— le benefició en el sentido de que por ella pasaban los caminos que desde el norte se dirigían al Perú. El camino real se orientó primero hacia Nombre de Dios y después hacia Portobelo. Otro camino iba hacia las Cruces, sobre el río Chagres para salir al Caribe. Funcionaron hasta el siglo XIX.

En América del Sur se pudieron utilizar los caminos incas. Una calzada enlazaba Quito con Copiapó, en Chile, por Riobamba, Loja, Cajamarca, Jauja, Cuzco, Arequipa y Arica; desde Arequipa, un ramal llevaba a Túmbez y Copiapó. El Alto Perú y el Río de la Plata gozaron de mejores comunicaciones. Buenos Aires se enlazaba con Charcas por la Pampa y con Córdoba; desde la ciudad del estuario hacia el Alto Perú una ruta salía hacia Santa Fe, donde se bifurcaba, pues un ramal iba hacia Asunción en Paraguay y otro hacia Córdoba, centro donde se enlazaban el noroeste argentino y las demás ramificaciones hacia Mendoza, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí, La Plata, Cuzco y Santiago de Chile.

Estas comunicaciones daban salida a la agricultura y ganadería de la zona, pues los comerciantes compraban en Córdoba mulas que cebaban durante un año y luego emprendían el camino con ellas hacia el altiplano, enviando hasta sesenta mil cabezas por Salta hacia las minas peruanas, además de reses destinadas a la alimentación. El recorrido podían hacerlo al mismo tiempo que los carros, que si bien era posible que alcanzaran el altiplano, lo normal es que fueran descargados en Tucumán (que se especializó en la construcción de carretas y en aparejos para las caballerías) y la carga se trasladaba a lomos de mulas. Así se generó un activo comercio ganadero: miles de mulas nacidas en los campos del entorno de Buenos Aires eran cebadas en Tucu-

mán, en Salta eran puestas a la venta y en recuas de seiscientas o setecientas eran llevadas al Alto Perú, donde trabajan hasta que morían. En esta zona, La Plata constituía en el Alto Perú un núcleo de comunicaciones entre el Río de la Plata y Lima, pero las relaciones con España no se hacían por el Atlántico, sino a través de Panamá.

La Paz constituía un auténtico remanso. Hombres y animales descansaban. De allí salía un camino hacia Lima por Arequipa y por allí pasaba el que iba desde Cuzco a Chuquisaca. Además, en La Paz la llama se convertía en una nueva forma de transporte: piaras de estos animales hembras, conducidas por un macho, transportaban las mercancías. Pero lentas y reacias a llevar más carga de lo que ellas consideraban viable (¿unos 30 kg?), en 1612 fueron sustituidas en el transporte de la plata de Potosí hasta el puerto de Arica por bestias que eran más rápidas y capaces de llevar cargas superiores.

En Chile, el «Camino de la Frontera» iba desde Maule a Santiago. Como el desierto de Atacama lo aislaba por el norte, la conexión más allá de los Andes se buscó por el noroeste argentino hacia Mendoza.

Las ganancias que los mercaderes obtenían en las ferias podían ser enormes, pues llegaban a superar incluso el 400 por ciento, y una vez que los productos se distribuían por el territorio americano, en las zonas mineras y en las más apartadas los productos podían valer hasta un 1.000 por ciento más que en Europa. El trasiego comercial que se originaba era bastante intenso y en las transacciones se recurría al trueque y al empleo de monedas «convencionales», como los granos de cacao, azúcar en pastillas u hojas de coca, además de los consabidos pesos peruanos o mexicanos.

LAS FERIAS DE NUEVA ESPAÑA

El virreinato de la Nueva España contaba con dos de las ferias más importantes de las que se desarrollaban en Indias: la de Veracruz/Jalapa, en el Caribe, y la de Acapulco, en el Pacífico. Aquella directamente relacionada con la Flota y esta con el Galeón de Manila, de la que nos ocuparemos más adelante. Ahora nos centraremos en la de Veracruz, luego trasladada a Jalapa, y podremos también reparar en la dinámica que generaba la llegada de la Flota más allá de Veracruz al favorecer el desarrollo de otras ferias, evidentemente de menor entidad.

Las ferias veracruzanas se iniciaron en 1587, aunque no eran ferias propiamente tales, sino más bien el desembarco de las mercancías y su compraventa por los comerciantes y mercaderes que se desplazaban hasta allí para abastecerse de los productos que llegaban de Europa. La feria propiamente dicha tenía lugar en México, la capital del virreinato.

> Veracruz, ciudad edificada en una región pantanosa, malsana, con un clima sofocante, no era el lugar más apto para una larga permanencia. Los europeos atacados del «vómito prieto» morían en gran número, obligándoles todas estas circunstancias a permanecer el tiempo preciso en esta ciudad.
>
> La existencia en México, la ciudad más importante del virreinato, de individuos suficientemente poderosos y dedicados al comercio que, en un momento determinado, podían desprenderse del caudal suficiente para comprar toda la cargazón de la flota hacía a esta ciudad el lugar más apto para celebrar allí la feria. No quiere decir esto que en Veracruz, Puebla, etc., dejaran de venderse algunas mercancías, pero sí que las principales actividades mercantiles se realizaban en la capital.[591]

Desde los primeros años de la llegada al trono español de Felipe V se plantea la revisión del sistema comercial, que se encomienda a la Junta del Restablecimiento del Comercio, creada en 1705 y que en 1707 asume las facultades de la precedente Junta de Comercio, disuelta entonces. En su seno se presentaron varios proyectos, sin que se avanzara gran cosa. Indefinición que los comerciantes gaditanos aprovecharon para mostrar la necesidad imperiosa de sacar la feria de la capital y situarla en un punto intermedio entre ella y Veracruz. Por el Proyecto de Galeones y Flotas de 5 de abril de 1720 se determinaba Jalapa como sede de la feria por ser un lugar a medio camino entre ambas

ciudades, gozar de un clima sano y existir caminos que difícilmente quedaban interrumpidos. Además, que la Flota permaneciera siete meses en Veracruz permitía celebrar la feria jalapeña y que llegaran las mercancías a tiempo para embarcar de regreso a España.

A partir de 1720 la feria funcionó en Jalapa, donde se estableció huyendo de la insalubre Veracruz para convertirse en la principal feria novohispana, de acuerdo con las pretensiones de los comerciantes españoles.

Veracruz y su puerto eran sitios inhóspitos: malaria, fiebre amarilla, mosquitos, exceso de población, nula higiene, clima muy caluroso de abril a agosto. Incomodidades que solo soportaba medianamente la guarnición del castillo de San Juan de Ulúa. El puerto tampoco era seguro para los navíos y se consideraba uno de los «más difíciles» de entonces; la maniobra de amarre era complicada y se efectuaba en unas argollas colocadas en el muro de la fortaleza que daba a un lugar llamado El Pozo. Los viajeros que arribaban procuraban permanecer el menor tiempo posible, mientras los comerciantes y mercaderes tenían sus propiedades y residencias en Jalapa, de clima más benigno, lo que propició que progresivamente la contratación comercial y el tráfico fueran desplazándose, abandonando Veracruz, que era el depósito de las mercancías que llegaban de España y de las producidas en México para la exportación. La Flota era, por tanto, de enorme importancia para Veracruz y Jalapa; su retraso provocaba desabastecimientos que se procuraban resolver con la carga que llevaban navíos sueltos que llegaban de otros lugares, como Cuba, Venezuela, Puerto Rico y Honduras, desde donde se mantenía un comercio interno en el Caribe.

En Jalapa (fundada, posiblemente, en torno a 1555, aunque hasta 1791 no le fue concedido el título de villa), la feria se constituyó en 1720 en un acto en el que estuvieron presentes tres representantes de los comerciantes españoles y cuatro diputados del Consulado de México. Pero la primera feria no constituyó el

éxito esperado y en 1723 y 1725 las ferias volvieron a México. La coyuntura fue aprovechada por Orizaba, que era lugar de paso obligado desde Veracruz a Jalapa y el vecindario de ese lugar pretendió que la feria se celebrase allí, por lo que hicieron gestiones en los años 1724 y 1725 para conseguirlo, cifrando sus argumentos en la excelente posición geográfica de Orizaba y, efectivamente, lo consiguió y se pretendió aplicar por un bando del virrey de 13 de abril de 1725. Pero el Consulado de México movilizó a sus apoderados en Madrid y consiguió la revocación de la concesión, de manera que la feria volvería a Jalapa de manera efectiva por Real Orden de 2 de abril de 1728 con las Flotas de 1729, 1732 y 1735. Después hay un periodo sin ferias como consecuencia de la supresión de las flotas, que son restablecidas en 1756, volviendo las ferias a Jalapa en 1757 y 1760, siendo las últimas que se celebraron las de 1765 a 1768, 1772 y 1776. En 1778 se instauró el libre comercio.[592]

Desde el momento de su instauración, la feria funcionó sujeta a una reglamentación, que tenía su origen en las normas dadas por el virrey marqués de Casa Fuerte, que perduraron con leves retoques. Su contenido fundamental establecía que todas las mercaderías desembarcadas serían trasladas a Jalapa; el virrey asistiría a la primera feria para asegurar su buen funcionamiento y a la segunda si lo consideraba conveniente; los diputados del comercio mexicano y del español se pondrían de acuerdo en el establecimiento de los precios. Pero el acuerdo entre los diputados de ambos comercios no fue fácil. Los de México querían hacer fracasar la feria y que volviera a México para así monopolizar el comercio de los productos europeos en Nueva España. El sector español sí quería el nuevo emplazamiento porque así podían resistir la presión de Consulado de México y vender más rápido y mejor la cargazón de la Flota.

Todo el mecanismo ferial se ponía en marcha con el arribo del navío de aviso, que advertía de la llegada de la Flota al virrey, quien emitía un bando a las ciudades, villas y lugares de su ju-

risdicción anunciando la llegada del convoy para que todos los comerciantes, mineros y demás prepararan sus cargamentos y acudieran a la feria lo más rápidamente posible y no se retrasara la salida de la Flota.

Atracados los navíos en Veracruz, empezaba la descarga de las mercancías y se preparaba su pronta salida hacia Jalapa, con los marchamos o guías que las protegían hasta su destino, figurando en esos documentos el número de fardos, baúles, cajones, pipas y demás, llevando cada elemento de la carga las marcas de los consignatarios, con indicación de la procedencia y destino. Como garantía y vigilancia, el virrey ordenaba la protección del itinerario, lo que se encargaba a las autoridades municipales y hacendísticas de las poblaciones de tránsito: La Antigua, Córdoba, Orizaba, Perote, Tlaxcala y Puebla.

Había que aprestar las recuas y preparar los víveres necesarios en Jalapa durante la feria, donde la población iba a crecer exponencialmente, por lo que también se recomendaba que no se incrementaran los fletes, ni los alquileres de las casas, ni los importes de tránsito y de peaje por el río de La Antigua. También había que prever el funcionamiento de un convoy semanal que facilitara la circulación de viajeros, efectos y noticias, y deberían asistir a su desarrollo, además de las autoridades de Jalapa y Orizaba, tres delegados del Consulado de México, los diputados de la flota, que representaban al comercio gaditano, y las autoridades de la Real Hacienda encargadas de controlar las operaciones y combatir el fraude.

La feria duraba dos o tres meses, aunque a veces por causas climatológicas o el mal estado de los caminos, el virrey podía autorizar su prolongación.

El espectáculo de las ferias jalapeñas era magníficamente esplendente: traficantes, marinería de la flota, arrieros, comerciantes del interior, forasteros atraídos por el humo de ganancias, faquines y recuas interminables que llegaban de Veracruz, Puebla, México y otras provincias del reino, se desbordaban sobre calles, plazas y plazuelas y poblaban hasta el hacinamiento tiendas, bodegas y mesones, entre el regateo de los tratos, el grito de los pregones y el tintineo del campanil de las bien enjaezadas guías de los atajos, que clamoreaban en el ambiente de sus calles empinadas y sus abajaderos estrechos, mal alumbrados por

las noches con velas de sebo o candiles de aceite o resina, y en las que todo era movimiento, animación, alegría por el mucho dinero que circulaba.[593]

La feria terminaba cuando se concluían las operaciones comerciales de los productos llegados en la Flota y de los reunidos para exportarlos en la salida de la misma. Los productos solo podían salir de Jalapa cuando el virrey lo autorizaba mediante un bando que permitiera internar los géneros importados y anunciaba la fecha en que saldría la Flota para España. Las ventas de la carga de la Flota que se realizaban en Jalapa estaban libres de impuestos, por lo que no pagaban alcabala.

En el trasiego de las operaciones nos encontramos con dos «mecanismos» que se repetían en todas las ferias, independientemente del lugar donde se celebraran. Por un lado, el contrabando era un elemento que perturbaba la contratación, pues abastecía de productos a un precio más barato que el de venta de los productos que llegaban en los navíos de la Flota. Por otro lado, los comerciantes americanos (españoles o criollos) retrasaban el ajuste de las transacciones cuanto podían, al contrario que los comerciantes llegados en las flotas, que querían vender con toda rapidez. La dilación en el acuerdo favorecía a los americanos, pues llegaba un momento en que era necesario partir hacia Veracruz para no perder la zarpada de la Flota hacia España y entonces se veían en la necesidad de abaratar los precios, con la consiguiente ganancia para sus colegas mexicanos.

Y había otra cuestión que se repetía en todas las ferias, o por los menos se preveía por si se producía: se trataba de los rezagos, como se denominaba a los productos que quedaban sin vender en la feria. Los comerciantes españoles pedían que, concluida la feria, tuvieran libertad para introducirlos en el virreinato y venderlos en todo su territorio. En cambio, los mexicanos querían que tuvieran que permanecer en Jalapa y que ni siquiera pudieran enviar esos productos a otros comerciantes del reino. La cuestión se resolvió a favor de los primeros por la Real Orden

de abril de 1728, pues establecía que, concluida la feria y hecha relación de los productos no vendidos, se ofreciesen a los consumidores del virreinato o se dejasen encomendados a otros comerciantes o los internasen en el territorio para su venta.

> El virrey se reservaba el derecho de señalar el día en que podrían distribuirse por el reino los productos comprados en Jalapa. Se intentaba evitar que, cubierta la demanda del virreinato con los primeros efectos comprados a los flotistas, el resto de la carga permaneciera invendido durante meses.[594]

Para transportar las mercancías al interior, cada flotista (nombre que se le daba a quien acudía a comerciar a la feria) tenía que esperar el permiso de internación y tanto en Veracruz como en Jalapa debía mostrar por medio de facturas o guías qué productos eran de su propiedad, su calidad, su tamaño, a quiénes estaban consignados y las facturas de las ventas y compras realizadas.

Por lo demás, las ferias influyeron en el crecimiento de la ciudad, apareciendo todo tipo de negocios y establecimientos, los barrios de San José, Calvario y Santiago se unieron entonces a la ciudad y las casas se edificaron de cal y canto y se cubrieron con tejas. Su etapa dorada coincidió con la de las flotas, es decir, de 1720 a 1778, pero la aplicación del libre comercio marcó su estancamiento, al tiempo que favoreció el desarrollo comercial y urbanístico de Veracruz.

La llegada de la Flota y la consiguiente feria generaban un mecanismo económico que repercutía en otros sitios, dando lugar a otras citas feriales de menor entidad que la veracruzana o jalapeña, pero con cierto poder de convocatoria, como sucedió con las de San Juan de los Lagos, Saltillo, Chihuahua y Taos.

En principio, San Juan de Lagos era un lugar de peregrinación mariana. La afluencia de fieles fue en aumento y con ellos llegaron comerciantes que buscaban consumidores, generándose un comercio muy provechoso, origen de una feria, que tuvo un auge increíble, pues en 1630 acudían unas 2.000 personas, y antes

de una década eran más de 3.000; un siglo después se cifraban ya en 8.000 los asistentes y en 1792 se reunían unos 35.000 feligreses en torno a un santuario que se levantó entre 1732 y 1769.

Tal afluencia de gente hizo que los comerciantes de Querétaro, San Luis de Potosí, San Juan del Río, Valle de Santiago, Celaya, Guadalajara, Valladolid, Aguascalientes y Zacatecas vieran en la nueva feria la oportunidad de colocar sus excedentes, donde los adquirían vendedores ambulantes y comerciantes al por menor para distribuirlos por Saltillo, Durango, Monterrey y Chihuahua. Desde mediados del siglo XVIII, la feria era una realidad, pero pese a su importancia, hasta 1792 no recibió el permiso para hacer una anual «perpetuamente franca y libre del derecho de alcabala». Fue entonces cuando la feria se reglamentó en su funcionamiento, fijándose su duración en dos semanas, dando tres días más de plazo para que salieran todos los productos que habían llegado a la feria y si en ese plazo no salían, tendrían que pagar la alcabala. Las tiendas se colocarían ordenadas en el atrio del santuario y su costo lo asumían el Consulado de Guadalajara y la Aduana. En 1792, se calculaban unas ventas por un importe de 500.000 pesos, pero los cálculos del fraude se cifraban en 700.000.

La feria de Saltillo, también anual, tenía lugar en septiembre y en los inicios de octubre y empezó a principios del siglo XVII. Su desarrollo era similar al de las demás: gran afluencia de gente, alza de precios en alquileres y productos; necesidad de levantar barracones cerca de la iglesia y en las plazas, así como en el pueblo de San Esteban de Nueva Tlaxcala. A la feria acudían mercaderes del interior y de las Provincias Internas de Oriente y Occidente, es decir, de Sonora, Sinaloa, Durango, Chihuahua, Nuevo León, Coahuila, Nuevo México, Tamaulipas y Texas. Los productos ofrecidos procedían de Europa, Asia, de la tierra y del norte, más allá de los presidios y misiones. También circulaban los excedentes de las dos grandes ferias.

En Nuevo México había otras dos ferias, las más septentrionales de la Nueva España: Taos y Chihuahua. La de Taos se celebraba cada año a fines de julio y se la conocía como la de los apaches. A ella llegaban soldados y recuas de Saltillo y Chihuahua. A finales de año, los comerciantes de Taos acudían a la feria de enero de Chihuahua con mantas, siervos o esclavos indios apaches y comanches, pieles, ganado… para regresar con vinos, alimentos, ropas, armas, correajes, telas, etc.

En suma, partiendo de las dos grandes ferias que se celebraban en el este y el oeste de Nueva España, los productos de una y otra, junto con los naturales, se distribuían por todo el territorio. Algo similar ocurría en los lugares más al sur, consecuencia de la distribución de los productos que llegaban en la Flota de Tierra Firme o de los galeones y las ferias que se desarrollaban como consecuencia de su llegada.

PANAMÁ Y EL ISTMO: EL ENCLAVE CENTROAMERICANO

En realidad, la idea de conectar con un camino ambos océanos, el Atlántico con el Mar del Sur, se plantea en 1514, cuando Fernando el Católico le encarga a Pedrarias Dávila, fundador de Panamá en 1519 (primer asentamiento español en el Pacífico; recibe el título de ciudad en 1521), la búsqueda y trazado de un camino que uniera la villa de Santa María del Darién con el mar descubierto por Balboa. Desde entonces se buscan los lugares idóneos para que por la zona más estrecha del istmo se pudiera construir el camino de comunicación entre uno y otro extremo.[595] Inicialmente, la comunicación y el transporte de mercancías entre ambos océanos se hizo a través del Camino Real desde Nombre de Dios, en el Atlántico, a Panamá, en el Pacífico, de difícil mantenimiento por su mal estado al erosionarlo las lluvias y lo peligroso de su recorrido en algunos tramos, ya que pasaba por ríos, sierras y ciénagas, lo que explica el alto costo de los

portes y que su mantenimiento no se pudiera abandonar, siendo una tarea constante mezclada con el remate de la construcción todavía en 1528.

En 1534 existían dos caminos que comunicaban los dos océanos, si bien su utilización no era siempre simultánea y ambos unían Nombre de Dios con Panamá. Uno era totalmente terrestre, el ya citado Camino Real, de poco más de 100 kilómetros (18 leguas): seguía paralelamente el río Boquerón, cruzaba el Pequeni y el Chagres, en la denominada Venta de Chagres, y llegaba a Panamá. El otro, utilizado cuando el anterior se volvía impracticable, tenía un trazado mixto: se iniciaba en Nombre de Dios y por mar llegaba hasta la desembocadura del río Chagres, remontando su curso hasta la Venta de Cruces —un viaje de 18 leguas — y por el camino terrestre de ese nombre alcanzaba Panamá tras recorrer otras 5 leguas (casi 29 kilómetros).

Las propuestas que se hicieron para mejorar las comunicaciones entre ambos mares con trazados alternativos a los caminos existentes no pasaron del papel, como la del obispo de Panamá fray Tomás de Berlanga, dominico, presentado en 1535, y el intento de construir un canal en 1616 de una orilla a otra, que fue desestimado por el Consejo de Indias, porque podría ser una manera de acentuar la vulnerabilidad de aquellas tierras y facilitar los ataques enemigos.[596] Los demás proyectos que se presentaron sobre la construcción de un canal no cuajaron por la dificultad técnica y el costo que suponían. Es lo que sucedió, por ejemplo, con el elaborado por Charles Marie La Condamine con Antonio de Ulloa y Jorge Juan aprovechando el curso del río Chagres. Tampoco prosperaron propuestas más modestas destinadas a mejorar el camino entre las dos poblaciones de referencia, como sucedió con el del ingeniero, capitán de navío don Nicolás Rodríguez, que lo presentó en 1735 con el objetivo de unir Venta de Cruces con Panamá. Cruces era un pequeño poblacho de setenta casas, de las que unas veinte las ocupaban los negros que transportaban las mercancías por el río. El camino casi esta-

ba pavimentado y desde Panamá hasta Cruces en el siglo XVI lo recorrían unas 500 recuas de mulas.

Desde Cruces descendían por el río Chagres bongos y chatas con las mercancías, unas embarcaciones de gran capacidad de carga que se movían con remos y pértigas, llegando a la desembocadura o hasta la confluencia con el río Trinidad, donde se descargaban y por tierra seguían hasta el mar. La navegación fluvial, en la que se invertía de una a dos semanas, según el sentido, era difícil y peligrosa por las corrientes, los troncos, las saqueras y los cocodrilos. Como protección de la actividad comercial de ataques piráticos, en 1588 Juan Bautista Antonelli proyectó en la desembocadura el fuerte de San Lorenzo al tiempo que se fortificaba Portobelo.

> En 1543, es cuando comienza Panamá a recibir por mar la fabulosa riqueza de las minas de plata peruanas, aunque ya diez años antes se empezaron a sentir los efectos del enorme tesoro repartido del rescate del Inca Atahualpa, y un año después (en 1534) del saqueo de Cuzco, y por ello todo su desarrollo y existencia girará, desde este año, en torno a la travesía del istmo.[597]

Esta dinámica comercial fue sostenida en gran medida por los peruleros, factores de los comerciantes del Perú, que distribuían los productos europeos desde Ecuador y Nueva Granada a Charcas, Chile y el Río de la Plata. Las colonias de Centroamérica también utilizaron los puertos de Panamá para la entrada y salida de los productos manufacturados europeos y los productos autóctonos:

> Por aquí circuló más de la mitad de los metales preciosos que nutrió la economía europea del siglo XVI, así como las dos terceras partes de las importaciones españolas totales entre 1581 y 1660. El oro y la plata que llegaron a la península a través de Panamá sirvieron para perfeccionar las teorías mercantilistas, robustecer los resortes del incipiente capitalismo de la sociedad burguesa, financiar las guerras de los Habsburgo españoles contra sus archienemigos en Europa y finalmente también provocaron la revolución de precios.[598]

Este eje fue el preferido por la corona, una primacía que «la gran realidad secundaria», es decir, el istmo Honduras-Guate-

mala trató infructuosamente de disputarle, pues los puertos atlánticos de Amatique y Puerto Caballos y el pacífico de Sonsonate no pudieron sustituir a Tierra Firme en las relaciones entre Perú y Sevilla ni reemplazar a las ferias.

Conviene señalar que una de las peculiaridades de este circuito comercial fue lo elevado de los costos del transporte. Entre Panamá y Portobelo el flete por kilómetro costaba tres veces más que entre Potosí y Huancavelica y de once a dieciséis más que entre Santiago de Chile y Mendoza y Punta Arenas y Cartago; costo que era 44 veces más caro que entre Veracruz y Acapulco. A ese importe hay que añadir la capacidad de carga de las mulas, que era limitada, y el importe de los embalajes más los impuestos que pesaban sobre las mercancías en el tránsito por el istmo, que en el siglo XVIII llegaron a ser nueve tasas diferentes.

Por otra parte, en 1579 Felipe II autorizó a El Callao y Panamá a comerciar directamente con la China y Filipinas. Los comerciantes se implicaron en estos viajes, pese a los peligros de tan larga travesía, ya que sus ganancias podían superar el 500 por ciento. Incluso desde Panamá salió en 1580 la expedición de Gonzalo de Ronquillo para repoblar las Filipinas. Pero la relación con Extremo Oriente no cuajó y acabó siendo prohibida por la corona por el gran volumen del contrabando, volviendo a la relación con Manila a través del Galeón. En la segunda mitad del siglo XVIII la decadencia de este espacio se acentuó y ya no recuperaría el esplendor perdido.

En Buenos Aires, en la segunda mitad del siglo XVIII se originó otro circuito comercial[599] que afectó al eje Panamá-Portobelo y que nació como consecuencia de que entre 1697 y 1721 solo hubo tres flotas a Cartagena de Indias y Sudamérica, una larga incomunicación que abrió otra «puerta»:

> El comercio del Perú y Chile, que se hizo entonces por el cabo de Hornos, y el tráfico de esclavos, con el consiguiente contrabando de mercancías que llegaron a Buenos Aires en los barcos negreros de la South Sea Company y en otros provenientes de Brasil, le dieron el golpe de gracia a Panamá y perjudicaron gravemente a Cartagena, pues a partir de 1740 ya no hubo más flotas a Tierra Firme.[600]

Las ferias del istmo

Las ferias de Panamá tuvieron su mejor momento desde mediados del siglo XVI a mediados del siglo siguiente. El 60 por ciento del metal precioso llegado a España cruzaba el istmo desde esa ciudad y el comercio Nombre de Dios-Portobelo superaba ampliamente al de Veracruz.[601] En su celebración, el clima tenía influencia, pues por lo general duraban en torno a mes y medio, pero por la insalubridad climática en ocasiones no pasaban de las dos semanas; lo mismo ocurría cuando faltaban existencias o se temía un ataque pirático o corsario. Eran circunstancias que propiciaban el fraude, bien evitando el pago del almojarifazgo declarando menos mercancías que las realmente existentes, bien sobornando a los funcionarios.

Como en otras ciudades con ferias, estas marcaban el ritmo de la vida urbana, que permanecía adormecida la mayor parte del año para despertar y adquirir un intenso dinamismo durante el tiempo que duraba la feria propiciando la actividad comercial. Acudían miles de comerciantes que llenaban calles y establecimientos con los soldados, los oficiales reales y los pasajeros y visitantes. Los alojamientos, las instalaciones y los mismos víveres eran insuficientes para atender la enorme demanda generada por tal afluencia de gente, disparándose los precios. Las mercancías se descargaban de los buques sin apenas control por parte de los oficiales con la consiguiente evasión y fraude fiscal.

Los productos llegados de Europa, tanto españoles como franceses o ingleses, eran esencialmente sombreros, lencería, hierro, armas, medicinas, vidrio, jabón y tejidos muy variados, mientras que los que salían hacia Sevilla consistían fundamentalmente en los consabidos metales preciosos y productos colorantes, como el añil y la cochinilla. A partir de 1545 la producción de las minas peruanas de Potosí, Huancavelica y Oruro convirtió a Panamá en el punto de partida más importante de metales preciosos

del Imperio español, por lo que era preciso coordinar las ferias con el transporte de esos metales peruanos. Panamá también fue el centro receptor de esclavos negros que llevaban barcos ingleses y franceses y desde allí se distribuían hacia el Perú.

Tras conocer el anuncio de la feria en Panamá, el pertinente aviso del virrey a Potosí marcaba el inicio del envío de la plata potosina a Arica y posteriormente a El Callao, desde donde salía hacia el puerto panameño, un recorrido que los barcos, con el viento en popa, realizaban en un mes como mucho, arribando en los meses de mayo y junio para regresar antes de que empezara el invierno.

En Portobelo, durante las ferias,[602] la afluencia de gente era tal que el precio de los alquileres de las viviendas se disparaba, pudiendo alcanzar varios miles de pesos, en función de la capacidad que tuvieran para alojar a un cierto número de personas. En cuanto los barcos atracaban en el puerto, se levantaba una especie de barracón al lado de la Contaduría, donde los maestres colocaban las velas de las diferentes embarcaciones a fin de que los dueños de las mercancías pudieran identificar su ubicación. La descarga empezaba llevando los fardos a unos carretones, que los trasladaban a su lugar correspondiente. En medio de estas operaciones se aproximaban las recuas de mulas —muchas de ellas de centenares de animales— llevando la carga de metales y productos del Perú, depositándolos en las proximidades de la Contaduría o en la misma plaza.

Descargados todos los productos de ambas procedencias, España y Perú, en presencia del presidente de la Audiencia, empezaba la feria —que no debería alargarse más de cuarenta días—, cuyo inicio tenía lugar a bordo de la capitana de los galeones, reunidos los principales personajes y autoridades con los comerciantes de una y otra parte, encuentros donde se establecían los precios de las diferentes mercancías, se firmaban los oportunos contratos y se hacían públicos los precios ajustados. Las transacciones de compraventa las realizaban los corredores de comercio

y una vez concluidas, los comerciantes del Perú embarcaban sus fardos en bongos y chatas y por el río Chagre empezaban el camino para volver al virreinato.

La presencia de los ingleses era una posibilidad de fraude, en el sentido de que debían acudir con un navío cargado de 500 toneladas, pero pasaban de las 900 porque no llevaban víveres, ni agua ni ninguna otra cosa necesaria para la navegación y salía de Jamaica acompañado de varios paquebotes cargados de mercancías, que cerca de Portobelo transbordaban al navío, que las vendía a precios más baratos con el consiguiente perjuicio para el comercio y la Hacienda Real. Igualmente acudían otras embarcaciones de pequeño porte desde varios puntos del Caribe con tabaco y regresaban, por lo general, con cacao y aguardiente de caña. Los envíos de cacao y cascarilla a España podían hacerse previo consentimiento de Honduras y Nicaragua, que también cargaban esas mercancías.

LA FERIA DE ACAPULCO

Desde que Urdaneta hallara el tornaviaje, el puerto de Acapulco fue convirtiéndose en el punto de salida y llegada del denominado Galeón de Manila, la Nao de la China y el Galeón de Acapulco, nombre con el que se conocía la nave que unía la ciudad mexicana con Manila en las Filipinas, abriendo la línea marítima más larga y de mayor importancia en el Pacífico desde 1565 hasta 1817.

En cuanto se avistaba la nave que llegaba del archipiélago asiático, se movilizaban comerciantes y funcionarios, pues la noticia se difundía con rapidez tanto por medio de correos terrestres como marítimos en una navegación de cabotaje por la costa del Pacífico. Tras una escala en San Blas, donde dejaba las mercancías destinadas a Guadalajara y Tepic, continuaba hacia el

sur. En el siglo XVIII, antes de llegar a Acapulco recalaba en Monterrey, en California.

Al conocerse el arribo del Galeón, las campanas de las villas y lugares se echaban al vuelo, el virrey enviaba bandos por doquier para que los interesados acudieran a Acapulco con sus productos, se establecían puntos de enganche o recluta para los que quisieran pasar a Filipinas como soldados y se preparaba el situado, el dinero que Nueva España enviaba al archipiélago para el sostenimiento de la Administración y la defensa.[603]

El Galeón de Manila arribaba sobre el 10 de enero a la ciudad mexicana e inmediatamente empezaba la feria, donde se concentraban productos de todo el mundo y duraba veinte o treinta días, aunque el virrey podía prolongarla hasta dos meses, si los comerciantes lo solicitaban. Un gentío invadía la ciudad: los 4.000 habitantes que la ciudad tenía en los siglos XVII y XVIII en tiempos de feria se convertían en 9.000 o 10.000; los mercaderes rivalizaban en llegar primero y hacerse con las mercancías que les interesaban. Miles de recuas de mulas y asnos con sus guardas privadas llenaban calles, mesones y establos. Los alquileres de las casas y alojamientos subían, lo mismo que los alimentos y artículos de primera necesidad.

Los productos que llegaban de Asia eran muy codiciados por su bella factura y su barato precio. En Nueva España gozaban de gran predilección los damascos, las muselinas, tejidos muy diversos, prendas para señoras, especialmente los mantones de Manila, que alcanzarían una gran aceptación en España como signo de distinción social, las vajillas y porcelanas chinas y japonesas (jarras, tibores), las especias —que serían tan apreciadas en la cocina criolla—, muebles de todo tipo, etc. Y a cambio, se enviaban a Oriente café, vainilla, azúcar tabaco, añil, cacao, grana, sarapes, sombreros, sayales… y los dos productos que engrasaban todo el mecanismo: el oro y, sobre todo, la plata. En suma, el mercado se inundaba con los exóticos y atractivos productos

orientales y con las mercancías llegadas desde España, autorizadas a concurrir a la feria por el Consulado de México.

El 21 de febrero, más o menos, terminaba la feria y a fines de ese mes el Galeón zarpaba rumbo a Manila, donde lo recibía un heterogéneo mosaico humano: chinos, japoneses, portugueses, malayos... con una gran variedad de productos: especias, mantones, joyas, quimonos, vajillas, etc.

> Si al principio acudían los comerciantes a Acapulco a proveerse de géneros, a fines del siglo XVIII los acaparadores tenían ya comprado de antemano todo el cargamento, y cada «churlo» de canela, cada saco de pimienta, desde su desembarco, tenía dueño. Los mercaderes del virreinato (españoles o criollos) tenían incluso un procurador en Manila encargado de hacer las consignaciones a su nombre. Otro tanto ocurría en el viaje de vuelta: los mercaderes filipinos monopolizaban la carga de metales y productos agrícolas desde el momento del embarque en Acapulco. En el monopolio del «comercio de Filipinas» fue poderosísimo el «gremio de mercaderes de la China», y «los filipinos», como también se decía, llegaron a ser dueños absolutos del Parián, la famosa serie de tiendas que había en el corazón de la ciudad de México.[604]

Los «filipinos» podían ganar porcentajes que iban del 100 al 400 por ciento, en un negocio en el que también intervenía el clero, invirtiendo grandes sumas para adquirir toda o parte de la carga, que revendían al por menor o a los comerciantes, sin que fueran muy efectivas las regulaciones de precios quinquenales que establecían el virrey de Nueva España, el gobernador general de Filipinas y los cónsules del Comercio y las Audiencias de uno y otro lado del Pacífico.

En las transacciones comerciales imperaba el procedimiento, como en otras ferias, de «facturas juradas», consistente en hacer un juramento sobre el contenido de los fardos, que no se abrían para verificar su contenido; un procedimiento que favorecía el fraude, pero no era el único medio ilegal que se empleaba, pues si por soborno a los empleados de la Hacienda o por acuerdo entre los comerciantes se lograba retrasar la salida de la Flota o del Galeón, se generaba la competencia entre los comerciantes de la Nueva España y del Perú.

Los productos que llegaban en el Galeón se repartían primero por el virreinato novohispano y desde allí pasaban al resto del

continente, pues por el norte alcanzaban hasta Nuevo México; desde Veracruz llegaban a La Habana, Caracas y Cartagena de Indias; hacia el sur penetraban hasta Guatemala y bordeaban la costa del Pacífico tocando en Panamá (desde allí iban a Portobelo), Guayaquil (desde donde alcanzaban Quito), Paita, El Callao (desde donde penetraban hasta Lima, La Paz, Oruro y Potosí), Pisco, Arica, Coquimbo y Valparaíso. Y desde México llegaban a España y Europa.

Cuando en 1785 se estableció la Compañía de Filipinas, el monopolio cesó y los barcos llegaban también a otros puertos diferentes de Acapulco, como San Blas. El último Galeón que llegó a Acapulco fue en 1821 y Agustín de Itúrbide se apoderó de todo el dinero reunido para la feria y que él quería utilizar para financiar su proyecto de independencia.

LOS TESOROS

El auge experimentado por España en la primera mitad del siglo XVI se ha atribuido al azar tanto por el abate Raynal y Adam Smith, en el siglo XVIII, como por Cipolla en el XX, azar que propicia una sucesión de «golpes de fortuna», que empieza con las conquistas de México y Perú y culmina con la introducción de la amalgama en México en 1554 por Bartolomé Medina utilizando el azogue de Almadén y a partir de 1563 el de Huancavélica.

Actualmente, la óptica del análisis se ha ampliado y en la dinámica monetaria se ha introducido el papel de China, que en 1445 optó por la «argentización», para evitar el colapso de su sistema monetario y la enorme inflación que sufría desde 1426, pues los precios en dinero de papel había subido un 1.000 por cien en cincuenta años.[605] Ello provocó la expansión del comercio metalífero intercontinental hasta el punto de ser una contrapartida al comercio de las especias, pues China en los dos siglos siguientes no cesó de demandar plata —con evidente exagera-

ción se ha dicho que el Galeón llevó desde Acapulco a Manila sobre todo plata y frailes— con los consiguientes beneficios extraordinarios en este comercio.[606]

> La conjunción de estos factores explica la inexpugnable ventaja monetaria comparativa de que disfrutó la Monarquía de España durante siglo y medio, apoyada sobre una sencilla, pero muy eficiente, combinación de las políticas mineras de la plata y el cinabrio en América y del Azoque en Almadén... y en el aprovechamiento de la relación de intercambio bimetálica (oro/plata) entre los dos extremos de Eurasia, que a fines del siglo XVI guardaba, como mínimo, una relación de uno a dos: entre 1:5,5 y 1,7 en China, y entre 1:12,5 a 1:14 en España. El Imperio sirvió de puente entre esos dos polos del sistema monetario global, lo que dotó de un valor inestimable a Filipinas —con el Galeón de Manila— y a la unión con Portugal, que garantizaba una conexión directa con China por la vía oriental.[607]

La importancia de la plata americana en Extremo Oriente fue enorme. Como muestra valga el siguiente párrafo:

> La plata americana fue necesaria para todas las transacciones en el mundo asiático, por lo que dejó sentir esencialmente su influjo a partir de mediados del siglo XVI, también en el Imperio otomano, en el Imperio safeví y en los distintos estados de la India. De ahí que los comerciantes de las distintas compañías europeas de las Indias Orientales se vieran precisados a procurarse esta plata, bien en Europa, bien a través de la oferta de sus servicios comerciales, desarrollando para ello la práctica de los intercambios múltiples en los diversos mercados locales de Asia.[608]

La corona se opuso a la diversificación tecnológica y a la innovación productiva para mantener el control fiscal y la burocracia en la exacción de rentas, por lo que prohibió en 1571 que se pudiera extraer plata mediante la fundición del mineral y, más tarde, en 1588-1589, prohibió que se aplicara el procedimiento ideado por los hermanos Corso de Leca, consistente en una mezcla de escorias de hierro, que reducía a la cuarta parte el consumo de azogue. Posiblemente esta prohibición no fue respetada y muchos mineros aplicaron dicho sistema, pues a partir de 1590 se produjo una gran baja en la demanda de azogue.[609] Sin embargo, la posición de la Monarquía no se debilitaría hasta décadas después.

> La ventaja comparativa proporcionada por los metales americanos, el azogue de Almadén y las oportunidades de arbitraje en el comercio oro/plata con China hicieron económicamente inexpugnable al Imperio español hasta que la relación del valor de la plata respecto al del oro quedó igualada en ambos con-

tinentes en torno a 1640, registrándose con ello un primer episodio de equiparación de precios a escala global.[610]

Desde los primeros años de la penetración en América empezaron a llegar a España pequeñas cantidades de oro desde las Antillas, que sería progresivamente desplazado por la plata a mediados del siglo XVI, especialmente desde que en 1545 se descubrieron las minas de Potosí, en Perú, cuyos primeros indicios de decadencia se manifiestan en torno a 1621 e inicia una lenta caída de diez años que se va haciendo más intensa y brusca hasta 1660. Los datos ofrecidos por Hamilton de 1503 a 1660 se completan con los de Morineau para lo que quedaba del siglo XVII, que muestran una significativa recuperación.

Haring calculó las de oro y plata a Sevilla de 1503 a 1660 en 447.820.932 pesos; Hamilton las estimó en una cifra superior, 537.385.119 pesos. De esas cantidades pertenecían el quinto a la corona más las contribuciones que le correspondían, de manera que podría percibir hasta un 40 por ciento del total de los cargamentos. Pero además, la corona no tuvo reparo en incautarse de la carga en determinados momentos, como hizo Carlos V en 1523 (300.000 ducados), 1535 (otros 800.000), 1544 (180.000 ducados), 1553 (600.000) y 1555 (468.000), de cuyos perniciosos efectos no solo le habló su hija Juana, cuando era regente, sino que también se quejaron las Cortes en 1537, 1538 y 1555.

La plata, que venía en lingote, era pesada inmediatamente y puesta en los cofres de la Casa de la Contratación, bajo responsabilidad de sus tres más altos funcionarios. Esta plata era adquirida a subasta por los «compradores de oro y plata», que servían de intermediarios para llevarlos a las casas de acuñación. A mediados del siglo XVI eran de 15 a 20 compañías las que se dedicaban a esta operación. La corona procuró reducir su número: en 1615 existían solo ocho y en 1620 tres. Era una operación beneficiosa, arriesgada, pues todo dependía de la ley y finura de los lingotes, no fácil de evaluar; las numerosas quiebras de estos «compradores» es una prueba fehaciente de ello.[611]

En las décadas iniciales del siglo XVI el oro antillano —en torno a los 400 kilos anuales— no se había impuesto ni al oro africano que obtenían los portugueses en La Mina ni al que los italianos

conseguían en las costas de Berbería, a donde llegaba en las caravanas sudanesas. En los primeros contactos de los españoles con los indígenas antillanos, estos no tuvieron ningún reparo en cambiarles por baratijas los adornos de oro que llevaban e incluso les mostraron los placeres donde se encontraba el apreciado metal amarillo, cuya extracción resultó en extremo barata por la utilización de amplia mano de obra indígena. En las décadas iniciales del siglo XVI el oro antillano fue el principal elemento de acumulación y exportación.

En realidad, hasta 1560 el oro mantuvo su predominio tanto por su valor como por el peso de los envíos, una privilegiada situación que se vio mermada cuando empezaron a crecer las remesas de plata, extraída de las minas novohispanas y peruanas, que sumadas a las nuevas explotaciones y al descubrimiento del procedimiento de amalgamación hizo que la plata, en el último tercio del siglo, alcanzara las 200 toneladas anuales. Eran años en los que el oro solo llegaba a los 1.000 o 1.500 kilos. La relación entre ambos metales era entonces del 1 a 12,12.

Han sido cuestionadas tanto las tesis de Hamilton sobre la relación de la llegada de metales preciosos y el alza o «revolución» de precios como las de Chaunu respecto a que el volumen de la navegación reflejaba exactamente la actividad comercial y las llegadas de los metales preciosos. En cuanto a Hamilton,[612] se ha dicho que su «razonamiento se fundamenta en algunos elementos inciertos o discutibles… Pero había deficiencias mucho más graves. Hamilton no había indicado ningún medio de interacción entre los tesoros y los precios… se concentró únicamente en dos elementos del problema y eliminó, prácticamente, de sus razonamientos cualquier referencia a la irregularidad intrínseca de las cosechas, especialmente las de trigo, que constituían el eje del movimiento de los precios». Y respecto a Chuanu,[613] las relaciones establecidas entre el volumen de la navegación, el comercio y los metales preciosos se han considerado «error por partida doble. Debido a la densidad de los metales preciosos, el

tonelaje necesario para su transporte era, en realidad, bastante pequeño y hubieran bastado diez o doce navíos de un convoy (que se componía de hasta un centenar) para transportar los cargamentos más grandes, de modo que las extrapolaciones realizadas en falso sobre el tonelaje resultaban tan gigantescas como quiméricas».[614]

La corona percibía el 20 por ciento (el quinto regio) de los metales preciosos que llegaban a Sevilla, cantidad que ascendió en la misma medida que los envíos, de manera que en los primeros veinte años del siglo XVI suponía una media anual, más o menos, de 22 millones de maravedís y en el lustro final de ese siglo alcanzaba los 1.375 millones anuales. Si al quinto regio sumamos los derechos, tributos y donativos, la parte de la corona podía alcanzar el 34 por ciento y más del valor de los cargamentos de retorno.

Por lo que se refiere a las llegadas de metales preciosos, las siguientes cifras pueden resultar muy gráficas de su cuantía y evolución cronológica:[615]

PERIODO CRONOLÓGICO	MILLONES DE PESOS
1503-1510	1,18
1511-1520	2,18
1521-1530	1,17
1531-1540	5,58
1541-1550	10,46
1551-1560	17,86
1561-1570	25,34
1571-1580	29,15
1581-1590	53,20

1591-1600	60,60

En esas cantidades, la proporción de plata y oro era:

PERIODO CRONOLÓGICO	KILOS DE ORO	KILOS DE PLATA
1503-1510	4.965	0
1511-1520	9.153	0
1521-1530	4.889	148
1531-1540	14.466	86.193
1541-1550	24.957	117.573
1551-1560	42.620	303.121
1561- 1570	11.530	942.858
1571-1580	9.429	1.118.592
1581-1590	12.101	2.103.027
1591-1600	19.451	2.707.026

Estas cifras cobran su verdadero sentido si tenemos en cuenta la diferencia de valor existente entre ambos metales:[616] «Al comparar estos pesos se dice, demasiado a menudo, que el oro, reducido a ínfimos porcentajes ante la plata, no tiene importancia en los últimos años del siglo, pero el oro vale de 10 a 12 veces más que la plata, y al abundar esta cada vez más, el oro se valoriza», y así, hasta 1530 el oro valía 10,11 veces la plata, 10,61 entre 1537 y 1565 y 12,12 veces desde 1566 hasta 1608. «El resultado es que hasta 1560, el oro representa más de la mitad del valor importado y, más tarde, nunca menos del 8 por ciento».[617]

En los siglos XVII y XVIII las cantidades de oro y plata, según Hamilton, fueron:

PERIODO CRONOLÓGICO	KILOS DE ORO	KILOS DE PLATA
1601-1610	11.764	2.707.626
1611-1620	8.855	2.102.255
1621-1630	3.889	2.145.339
1631-1640	1.240	1.396.759
1641-1650	1.540	1.036.430
1651-1660	469	443.256
1661-1680	9.960	337.000
1681-1700	10.765	341.900
1701-1720	12.820	355.600
1721-1740	19.080	431,200
1741-1760	24.610	533.145
1761-1780	20.705	652.740
1781-1800	17.790	879.000

Como podemos ver, la producción de plata va decayendo desde principios del siglo XVII, y aunque experimenta un repunte en la segunda mitad del siglo XVIII, especialmente en las dos décadas finales, no llega a alcanzar los niveles anteriores. En el oro también se observa un descenso a partir de 1611, un repunte desde 1661-1680 y el incremento es espectacular a partir de 1721, año en que también empieza la recuperación argentífera para culminar en el último periodo reflejado.

Esta auténtica avalancha de metales preciosos[618] es el resultado del progreso de la colonización española y los sucesivos descubrimientos de yacimientos que se van produciendo en el Nuevo Mundo, empezando por lo que se ha llamado «el ciclo del oro» (1494-1525)[619] y el descubrimiento de la amalgamación de la plata.[620] Ese ciclo del oro es el que corresponde a la explotación de las Antillas, ya que después de 1525 Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico y Jamaica dejan paso en la búsqueda del preciado metal a las regiones del istmo americano y a Venezuela, donde la esperanza de encontrarlo va a convertir a esa región central del nuevo continente en la primera colonización continental española y en un señuelo que lleva a llamar a la región Castilla del Oro y a poner nombres como Villa Rica o Costa Rica, cuando la riqueza estaba aún por ver. En pos del oro salen expediciones del istmo de Panamá hacia Venezuela, Ecuador, Colombia y Perú, que dan origen a la leyenda de El Dorado, cuya ubicación se situó en numerosos lugares y provocó búsquedas a lo largo del tiempo, incluso en el siglo XX.[621] Hasta la década 1550-1560, el oro se obtiene básicamente por pillaje, por rescate y por la búsqueda de pepitas.

> A propósito de las crisis financieras que se observan en España y en Europa a mediados de siglo (1557 en particular), F. Braudel sugiere relacionarlas, lo cual parece juicioso, a lo que él llama un «cambio de combustible», es decir, el paso del oro a la plata como principal agente de excitación económica.
>
> Pero no solo se trata de un cambio de metal dominante, sino también el paso de un tipo de explotación a otro: del placer a la mina, y de un tipo de mano de obra a otro: de la mano de obra dispersa y mal aprovechada de las aldeas, a la mano de obra multitudinaria y permanente de los grandes centros mineros de México y del Perú.
>
> Finalmente, la crisis de disminución de la producción no es en verdad superada hasta que se aplica, hacia 1560 en México y hacia 1570 en el Perú, un nuevo procedimiento técnico [la amalgamación] que permite la utilización de minerales de débil contenido metálico.[622]

Las minas auríferas de Buriticá, en el Reino de Nueva Granada, empiezan a explotarse en torno a 1550; Cartagena de Indias será su puerto de salida y están en la base de las dos afluencias importantes de este metal a Sevilla: 42.620 kg entre 1551 y 1560 y 19.541 kg entre 1591 y 1600. En México, Cortés se apodera de

los tesoros aztecas y fomenta la explotación de oro de los ríos —los placeres estaban al sur—, pero la postergación del oro ante la plata se ve claramente en 1546, cuando se empieza a explotar la mina argentífera de Zacatecas y dos años después, 1548, la de Guanajuato. Las minas de plata están al norte y a las citadas siguen las de Pachuca, Real del Monte y Sombrerete. La introducción del procedimiento de amalgama de la plata (el alemán Lomann recibió el privilegio real para aplicarlo en 1556 y Bartolomé de Medina un año más tarde) resultó de enorme importancia, como se comprueba con la rapidez de su implantación y el ascenso de la producción: de los 890 quintales en 1556-1560 a los 3.000 de 1561-1565.[623]

> Las minas argénteas que se descubren tanto en Potosí como en México... no dejarán de dar rendimientos ubérrimos —al presente consta con aceptable certeza— hasta fines del siglo XVII. Durante el siglo XVII se obtuvo más plata de México y Potosí que en el siglo XVI. Así pues, la edad de plata no dura cien años, sino doscientos, y continúa teniendo relevancia más tarde, a pesar de la irrupción del oro que se descubre abundante en Minas Gerais del Brasil...[624]

A finales del siglo XVI Perú ha superado claramente a México en la producción de plata. Con la aplicación de la amalgama se abre el «ciclo real de la plata», que culmina finalizando el siglo, cuando se registran las llegadas máximas a Sevilla, entre 1580-1585 y 1590-1600. La mina de Potosí se descubrió en 1545 y la extracción de plata se hace explotando las vetas principales, que empiezan a agotarse entre 1560 y 1570, y a partir de entonces comienza una nueva fase que tiene su promotor en el virrey Francisco de Toledo, que es quien impulsa la amalgama, organiza la mina de mercurio de Huancavelica e impone la mita, por la que un porcentaje de indios de cada pueblo trabajaría en las minas. Desde 1574 las cifras de producción de plata no dejan de crecer: los 193.000 pesos de ese año se han convertido en 860.000 en 1582 y en la misma línea crece la de mercurio en Huancavelica: los 2.000 quintales de 1570-1575 son ya 13.600 en 1582.

Las cifras relativas a los arribos de plata difieren —en ocasiones, bastante— de unos estudiosos a otros, como podemos comprobar en el cuadro siguiente, que contiene las aportaciones de investigadores destacados, pero que no son los únicos que han aportado otros datos para periodos de menor amplitud cronológica:[625]

REMESAS DE PLATA AMERICANA LLEGADAS EN EL SIGLO XVII
(en pesos de 272 maravedís)

QUINQUENIOS	HAMILTON[626]	DOMÍNGUEZ ORTIZ[627]	GARCÍA FUENTES[628]	MORINEA[629]	PÉREZ SINDREU[630]
1601-1605	40.400.000			40.300.000	94.000.000
1606-1610	52.000.000			51.900.000	63.800.000
1611-1615	40.600.000			43.100.000	66.900.000
1616-1620	49.800.000			49.000.000	110.700.000
1621-1625	44.700.000	56.400.00		46.100.000	45.900.000
1626-1630	41.300.000	38.300.00		52.500.000	43.100.000
1631-1635	28.300.000	33.400.00		46.200.000	51.600.000
1636-1640	27.000.000	41.600.00		46.000.000	16.400.000
1641-1645	22.800.000	23.800.00		46.900.000	16.300.000
1646-1650	19.500.000	21.100.00		22.700.000	22.400.000
1651-1655	12.100.000	16.600.00	11.700.0	21.400.000	32.700.000
1656-1660	5.600.000	9.200.000	5.500.00	50.100.000	28.200.000
1661-1665		7.500.000	6.800.00	86.900.000	50.200.000
1666-1670			4.300.00	70.000.000	33.500.000
1671-1675			4.200.00	56.300.000	37.700.000

1676-1680			3.900.00	84.500.000	33.500.000
1681-1685			1.900.00	67.000.000	58.300.000
1686-1690			2.200.00	75.500.000	62.200.000
1691-1695			700.000	69.800.000	34.300.000
1696-1700			1.900.00	66.000.000	5.000.000

El establecimiento de unas cantidades determinadas relativas a la llegada de los metales preciosos no es nada fácil y pueden producirse sustanciosas variaciones en función del tipo de fuente que se maneje. Caso significativo es el siguiente:

> La verificación llevada ahora a cabo, a partir de los registros particularizados de cada navío, ha proporcionado unos nuevos resultados que difieren sensiblemente de los que obtuve en su día sobre la base de las «relaciones» elaboradas por los oficiales de la Casa de la Contratación… estos nuevos resultados no solo modifican al alza a los anteriores en la práctica totalidad de los años comprendidos en la serie [1717-1778]… sino que, además, en quince casos los incrementos registrados alcanzan sumas registradas al millón de pesos.[631]

De acuerdo con esa rectificación, las remesas —expresadas en pesos fuertes— que llegaron fueron las siguientes:

AÑO	REMESA	AÑO	REMESA
1718	7.706.884	1749	30.072.364
1719	480.245	1750	31.413.939
1720	8.049.529	1751	7.897.127
1721	16.174.166	1752	26.445.694
1722	87.758	1753	14.204.173
1723	21.453.020	1754	14.387.525
1724	11.525.760	1755	20.082.728
1725	—	1756	15.786.473

1726	1.372.783	1757	12.379.105
1727	13.659.577	1758	22.641.589
1728	876.045	1759	13.012.880
1729	20.823.158	1760	14.549.727
1730	12.405.138	1761	16.313.966
1731	8.767.668	1762	256.954
1732	9.360.086	1763	15.298.261
1733	—	1764	17.617.958
1734	20.361.121	1765	18.358.645
1735	3.706.432	1766	9.807.600
1736	8.155.954	1767	28.505.313
1737	14.483.674	1768	12.821.930
1738	6.710.575	1769	8.023.413
1739	6.934.056	1770	27.325.313
1740	256.222	1771	1.703.971
1741	264.781	1772	20.280.237
1742	1.382.888	1773	10.050.645
1743	4.246.029	1774	31.372.919
1744	1.477.535	1775	16.108.732
1745	11.549.642	1776	10.480.346
1746	8.656.139	1777	4.349.971
1747	6.390.298	1778	34.188.525
1748	5.444.918		

La «revisión» de las cantidades llegadas de Indias en el siglo XVIII realizada por García-Baquero arroja unos resultados claros:

> El volumen total del metal precioso importado asciende desde los 607.618.310 pesos contabilizados de acuerdo con las «relaciones» a los 744.122.873 pesos que arroja el nuevo cómputo utilizando los «registros», es decir, una diferencia de 136.504.563 pesos a favor de las nuevas cifras y que suponen un incremento global del 22,4 por ciento en tales importaciones.[632]

El párrafo es expresivo de la disparidad que puede existir en la evaluación de las remesas americanas, pero no vamos a entrar en el análisis ni en el porqué de las cifras que hemos recogido en las diferentes tablas, pues nos apartaría mucho de nuestro propósito en esta ocasión. Cabe preguntarse la razón de que exista tal discrepancia entre unas fuentes que, en principio, deberían coincidir o estar muy próximas en sus cálculos. La respuesta más inmediata podría ser recurrir a la corrupción de los realizadores de las relaciones, máxime si pensamos que en ellas faltan navíos sueltos y, a veces, hasta integrantes de las flotas, «pero no existe una norma aparente que justifique tales ausencias y que pueda reconocerse como una constante». Se ha dado otra explicación:

> La hipótesis más probable bien podría ser que este carácter defectivo [se refiere a las relaciones] de la fuente no deriva de su propia «naturaleza» sino, simplemente, del nivel de exhaustividad de su conservación; las lagunas serían, así, el resultado de ausencias ocasionales… y no el fruto de alguna corrupción burocrática intencional o institucional. Así pues, sencillamente, faltan «papeles» [entiéndase fuentes] y el resultado seriado por los investigadores no es más que una parte, bien que mayoritariamente, de las remesas efectivas… las «relaciones» cubrirían entre el 80-90 por ciento del total «más veraz que se obtiene a partir de los registros».[633]

En cuanto a la circulación monetaria, es significativo el siguiente párrafo:

> El oro en el transcurso del siglo XVI y del XVII casi desaparece de la circulación; hay algún residuo de «escudos» pero muy corto. Lo que priva por doquier son los «reales» castellanos y dentro del tamaño o tipo de las piezas que los contienen, pequeñas, medianas y grandes, hay una, el «real de a ocho», el «duro», que se hace universal. Si por 1608 en Génova —y Génova es a la sazón el polo o epicentro financiero de ese conjunto desgarrado políticamente, no financieramente, que es la Cristiandad— se abre un banco privado que solo opera con reales de a ocho, es por algo. Resulta que en las «escalas» de Levante en el

Mediterráneo, como en los puertos o mercados rusos del Báltico o los de China y Japón, como mejor se abren es a requerimiento de esos reales de a ocho. La moneda penetra con la máxima facilidad hasta el fondo de los espacios que están detrás, en la retroterra: ¿no es el duro el modelo que en peso y ley adopta el dólar de los Estados Unidos, bien que el nombre lo toma del táler germano?[634]

Evidentemente, en los siglos de la Edad Moderna la Monarquía española recibió un aluvión de metales preciosos y se ha extendido de manera muy generalizada en la historiografía la idea de que esa riqueza fue dilapidada por la corona en empresas exteriores inútiles, en las que las guerras y los esfuerzos militares a la postre no reportaron nada e impidieron que en los reinos españoles se levantara una infraestructura económica que permitiera potenciar la acción en América y Filipinas. Ese chorro metalífero se repartió por Europa de manera escalonada y muy disperso, permitiendo que los países receptores pudieran insertar en sus economías la parte que recibieron de esos metales, con el consiguiente enriquecimiento nacional. Pero tal consideración ha tenido matizaciones que entrañan una cierta revisión:

Decenas de autores se han ocupado ya de los efectos económicos y sociales de esta inundación metálica… rechazamos sin vacilar a los que repiten sin cesar que el flujo de oro y plata no hizo sino rozar España, como si Sevilla no hubiera sido más que un simple relevo entre América y Amberes, Ámsterdam, Londres, Génova, Augsburgo, Nantes o Rouen. La verdad es mucho más compleja.

Semejantes apreciaciones se fundan en el hecho de que «el dinero político», tanto el metal amarillo como el blanco, se gastaba fuera de España por el rey debido a las necesidades de su política de potencia…

Pierre Vilar tiene cien veces razón cuando recuerda que la parte del rey en estos tesoros no supera apenas ligeramente la cuarta parte en el periodo 1503-1660. Además se trata de un cálculo fundado en las cifras oficiales que no tienen en cuenta el contrabando. Las tres cuartas partes del metal precioso llegado a España fueron a los bolsillos de los particulares: conquistadores, colonos, administradores que regresaban de las Indias; mercaderes que de esta manera recuperaban el contravalor de sus exportaciones.

No era solo el dinero de la corona, el de los particulares también se perdía en parte para España como consecuencia de la participación de extranjeros, que retiraban los beneficios de sus inversiones. Además, la balanza comercial era deficitaria y se equilibraba con dinero, y el recurso a trabajadores extranjeros suponía también que al regresar a su país de origen se llevaran sus ahorros.

> Pero este dinero atravesó España *mucho más lentamente* que el del rey. Y este tránsito suscitó importantes efectos: los empleos, su producto o algunas comisiones, por ejemplo. Por último y sobre todo una parte considerable del tesoro americano, imposible de ponderar desde luego, se quedó en España bajo formas diversas. Contribuyó a estimular durante la primera parte del Siglo de Oro un cierto número de producciones nacionales: los viñedos y olivares de Andalucía por ejemplo; las fábricas de tejidos de Segovia, de Villacastín, de Cuenca y de Ávila; la de guantes de Ocaña; la cerámica de Talavera de la Reina; las sederías de Valencia, de Granada y de Toledo; los guadamecíes de Córdoba, la armería toledana... Mantuvo la prosperidad, en pleno siglo XVII, de un sector de producción en el que los españoles no eran deficitarios, el de las industrias de arte. Pierre Vilar subraya también que «numerosas iglesias se beneficiaron de la afluencia directa del oro...[que] la construcción, el ornato, el amueblamiento de esos palacios y de esas iglesias también emplearon una masa —y una élite— de arquitectos, albañiles, ebanistas, escultores generosamente pagados, lo que contribuyó a la creación de unas capas artesanas de gran tradición»...
>
> De acuerdo con la visión mercantilista que fundamenta la riqueza de una nación en la existencia de oro y de plata que posea, España se enriqueció indudablemente durante la primera parte del Siglo de Oro, al menos hasta los años 1600-1620.[635]

Se han señalado como vías de la salida de los metales preciosos llegados de América a España el saldo desfavorable de la balanza comercial, los pagos de la deuda contraída por la corona, el pago de los ejércitos y de los gastos militares y demás compromisos que el despliegue español exigía, sobre todo lo cual radicaba un amplio movimiento crediticio, financiero y comercial. Muchas de las compras de mercancías que España necesitaba, al no poder compensarlas con sus exportaciones, se completaban con letras de cambio sobre exportaciones de monedas, pues la plata abundaba aquí y no tanto en Flandes, Alemania e Italia. Otro procedimiento para conseguir plata era comprar en España, lo que favorecía la producción interior, pero en menor medida de lo que pudiera pensarse, y como los objetivos de esas compras eran materias primas y alimentos, raramente se trataba de productos manufacturados, lo que hicieron fue aumentar los precios y encarecer la mano de obra.

Los especuladores extranjeros, particularmente los genoveses, desde 1550 exportaban su dinero, sin que la corona pudiera evitarlo, por lo que les impuso una tasa que iba del 8 al 10 por ciento y en ocasiones intentó anular las licencias para volver a venderlas. Hasta 1566 los envíos se hicieron por los puertos cantábricos de Laredo, Santander y Bilbao, a donde llegaban en carros

o acémilas desde Sevilla por Madrid hasta el puerto de embarque y por el canal de la Mancha hasta su destino. La sublevación flamenca interrumpió esta vía y se abrió la francesa, también abandonada al estallar las Guerras de Religión. Entonces las remesas se enviarán desde Sevilla por Barcelona, Cartagena, Alicante, Vinaroz, entre otros puertos, hacia Génova y desde allí hacia Europa.

Actualmente, este planteamiento se está revisando, no en lo que a la geografía se refiere (poseemos una buena información de los tiempos y los caminos que siguió la plata cuando abandonaba España),[636] sino a los resultados.[637] «El destino de los metales preciosos desembarcados en España sigue siendo bastante enigmático». Veamos algunos datos que se han señalado en este sentido, que pueden resultar ilustrativos:

> La refundición general de las monedas realizadas en Francia en torno a 1640-1645 supuso en plata el equivalente a 2.800 millones de maravedís, cifra ilustrativa si se la pone en relación con las cantidades... a propósito de los retornos metálicos procedentes de América. Una operación similar llevada a cabo en Inglaterra, cincuenta años más tarde, en 1696-1697, no llegó a alcanzar los 8.000 millones de maravedís. Se podría continuar tomando el pulso a las Provincias Unidas. Pero la plata no le servía más que de complemento en su comercio con el Báltico y el Mediterráneo Oriental. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales no envió de Europa a Asia más que el mínimo imprescindible, basándose para sus adquisiciones en el juego de cambios en la India y sobre la plata japonesa hasta que el shogun puso fin a esta situación... Las reservas del Banco de Ámsterdam, en su periodo de máximo apogeo, apenas llegaron a equipararse con los retornos de un año en la Carrera...
>
> ... sería preciso descubrir la «tumba» donde fueron a enterrarse los metales preciosos.

Es esta una línea argumental que va más allá aún:

> Así que hay que restituir a Felipe II lo que es de Felipe II, es decir, la responsabilidad que le corresponde; a los bacilos y a la meteorología, su morbilidad (la peste, los «años de miseria»); a las pasiones humanas y a la obstinación de los reyes, su potencial de aventuras guerreras y siniestras... Sin embargo, estos acontecimientos afectaron a todo el Viejo Mundo y no sería justo limitar su repercusión a un solo Estado. Precisamente eso es lo que se hace cuando se habla de la «decadencia» española del siglo XVII, gratuitamente prolongada hasta los albores del siglo XVIII por numerosos críticos detractores y que choca con el Siglo de Oro de los artistas y los poetas. La gloria que tanto había costado conseguir se había desvanecido. ¿Se agravó la condición del pechero? ¿Más que la de los campesinos franceses o los pequeños propietarios escoceses? Sería preciso cuantificarlo.

La conclusión deja planteada una gran incógnita: «Debe de haber algún error en nuestros criterios de interpretación, en nuestros hipotéticos axiomas y en las ecuaciones "homeopáticas" que se derivan de ellos».[638]

Y en cuanto al volumen de la plata producida, puede servirnos el siguiente párrafo:

> Se puede conjeturar que la producción de plata americana, siendo cierto que decreció desde los años veinte o treinta, lo hizo en tan moderada proporción que ese descenso no justifica por sí mismo ninguna disminución sustancial de las remesas de plata hacia Europa, ni ninguna crisis de la Carrera de Indias, ni ninguna quiebra del monopolio... las remesas de plata, como mínimo, mantuvieron en el siglo XVII niveles al menos tan altos como en el XVI. Es más... el fuerte incremento de pesos *peruleros* y *macuquinos* y de reales de a ocho sevillanos... obliga a considerar que los suministros de plata americana para el comercio y los negocios no disminuyen a lo largo del siglo XVIII sino todo lo contrario. El propio éxito del comercio inglés y del holandés con Extremo Oriente no podría explicarse sin el incremento de la plata americana como mejor medio de pago.[639]

Si evaluamos la situación teniendo en cuenta los valores de los cargamentos de plata registrados en la Casa de la Contratación, la percepción que tendríamos de aquellos años sería muy diferente a si esa valoración la hacemos a partir de los informes consulares, pues las diferencias entre unos y otros son grandes.

> En definitiva, sin necesidad de insistir más en la escasa calidad como fuente de los registros de Contratación... Si... alguien quisiera concederles algún valor, desde luego ha de ser relativizado por la importancia creciente del fraude y el contrabando... quedan sin el menor fundamento tantas rotundas afirmaciones sobre el hundimiento de la Carrera de Indias y del monopolio en el siglo XVII, afirmaciones que tratan de seguir sosteniendo artificialmente una conclusión que debe quedar definitivamente relegada a la categoría de viejo tópico desacreditado por el avance de la investigación.[640]

La «gran contrapartida» española y europea a los metales preciosos americanos fue el hierro. Desconocido en América, llegó formando parte de una variada gama de objetos (desde alfileres a rejas para escaleras, templos, ventanas, barandillas, altares, cerraduras, clavos, tachuelas, cuchillos, etc.), de instrumentos de labranza y de aplicaciones en tareas y oficios diversos (como arados, hachas, azadas) y en armas y elementos militares (espadas, cascos, corazas, armas de fuego, dagas). Tan apreciados

como el hierro o el acero eran los metales que llegaban en barras o planchas, como plomo, estaño o zinc, que las flotas transportaban en grandes cantidades y permitieron abastecerse de los instrumentos necesarios a granjeros, artesanos y trabajadores de todas clases, incluidos los soldados del ejército y de las milicias.

> A pesar de que los metales comunes abundaban y eran baratos de extraer en Europa, los metales en bruto no solían exportarse en grandes cantidades, ya que el coste que suponía transportarlos era mucho más elevado que su valor. España era una excepción gracias a una afortunada convergencia de circunstancias: una enorme producción de hierro y acero en Vizcaya, unos puertos magníficos y una gran industria naviera cerca de la fuente de la que se extraía el metal, además de mercados en Europa e Hispanoamérica… La gigantesca economía de Hispanoamérica hubiera crecido mucho más lentamente sin las duraderas herramientas y cierres de metal que se importaron o que al menos estaban hechos en parte de metal importado.[641]

PRODUCTOS Y MERCANCÍAS

La Carrera de Indias puso en contacto dos mundos muy diferentes y el Galeón de Manila ampliaría aún más tales contactos, mantenidos por unas relaciones comerciales que propiciaron un variado intercambio de productos y mercancías que, en unos casos, era más fácil producir en Europa y llevarlos a Ultramar y, en otros, resultaba más beneficioso producirlos en América o Asia y traerlos a Europa. Ese intercambio se produjo a todos los niveles, influyendo en las dietas alimenticias y en las prácticas y costumbres sociales, si bien es cierto que muchos de los artículos solo tuvieron relevancia en los primeros años. Después, la Casa de Contratación y la Carrera canalizaron el comercio hacia aquellos productos que en una dirección u otra resultaban más rentables en función de las demandas a ambos lados del mar, provocando la intervención de la corona para mantener la comercialización de determinados productos.

Los principales productos que llegaban a América eran:

> Lienzos, tafetanes, holandillas, hilos, calcetas, cintas de hilo, medias de estambre y de seda, mantos, sedas, encajes de seda y blancos, encajes de oro, galón de oro, sombreros, papel, libros, armas, acero, hierro, clavazón, bigornias para herrerías, planchuelas, serrotes, sierras, escoplos, barrenas de escora y alfajías,

picos, cinceles, cuchillos, gubias, escodas, formones, limas, azuelas, yunques, martillos de fragua y peña, escalfadores, azafates de azófar, botones, peines y barajas. Entre los alimentos: jamones, chorizos de roja y chacina, quesos parmesano y abadejo, aceite de oliva y de linaza, vinagre, aguardientes, aceitunas, avellanas, nueces, almendras, especias, sardinas, arenques y bacalao; medias pipas, pipas enteras y cuarterolas de vinos tintos y jereces, aloques y málagas. Otros géneros eran: azulejos de Talavera de la Reina y de Sevilla, aguas de olor y de colonia, jabones y aceites aromáticos de tocador, bretañas, ruanes, bramantes crudos, velillos de crespón y crespones, lienzos de Flandes, lino, panas acolchadas y medio acolchadas, mahones, cambayas, jergas y jerguetillas, sargas de lana, paños y medios paños, marsellas de color, coquillo blanco, carranclanes de la India, alemaniscos de algodón, mantilletas y encajes de Flandes, blonda francesa, zarazas anchas y angostas, pana, batista de Madrás y de Balazor, merlines, gran cantidad de pañuelos de cambray, enrejillados, bordados, de muselina con floreados, medias y calzas de punto de algodón y de seda, brin, estopillas y cañamazo…

Como contrapartida a lo anterior, los territorios americanos exportaban producciones propias y las llegadas de Manila. Las exportaciones de la Nueva España pueden servirnos de referencia:

Añil, grana, cochinilla, café, tabaco en rama y torcido, cacao en semilla y molido, azúcar, vainilla, palo Campeche, henequén, ixtle, algodón en rama, bayetas y bayetones de Puebla, Tlaxcala y Querétaro, sarapes, bayetas y jergas de Saltillo y San Luis de Potosí, plata y oro amonedado y en barras, vajillas de plata y artículos traídos por la Nao de la China, como especias, cerámica, textiles, baratijas y muebles asiáticos.[642]

Lo sucedido con las bebidas alcohólicas es muy significativo. El vino era —y es— una parte integrante de la dieta entre los españoles, un producto que no se podía producir en muchas partes de América y que los españoles allí afincados demandaban, por lo que la corona limitó el cultivo de la vid en el Nuevo Mundo para proteger la producción peninsular, lo que generó una singular «práctica» comercial, que se mantuvo largo tiempo y que tuvo su protagonista en el vino incluido en las raciones de la marinería.

Teniendo en cuenta que la cantidad de vino era limitada en América, las raciones de vino de los marineros constituían un activo muy importante. Así que… muchos marineros españoles bebían agua o vino rebajado en sus comidas a bordo y guardaban al menos parte de su ración de vino para venderla en las Américas. Podían confiar en el despensero para que llevara la cuenta del vino que se les debía o celebrar un contrato formal con un comerciante o agente para que se hiciera cargo y posteriormente vendiera el vino en su nombre en América.[643]

Un proceder que se explica porque el vino se había convertido en un producto tan deseado como escaso, pues el clero lo necesitaba para la celebración de la misa y los adinerados lo querían en su mesa como costumbre gastronómica y como signo de distinción social, lo que lo encarecía y lo ponía fuera del alcance de la mayor parte de la población, que permanecía fiel a la costumbre de beber en las comidas algo que no fuera solo agua, sobre todo en los postres o en las sobremesas. Habitual era conseguir por fermentación del jugo o savia del maguey bebidas de diversa graduación de alcohol —la más habitual y generalizada era el pulque— y también fabricar chicha, una especie de cerveza de baja graduación obtenida del maíz, que se convirtió pronto en un término de comparación coloquial para referirse a cosas o cuestiones poco definidas («esto no es ni chicha ni limonada»). El resultado fue que al no poder tener acceso al consumo del vino por su alto precio, muchos sectores de la sociedad colonial, españoles y criollos, se aficionaron a las bebidas alcohólicas locales, que consumían en público, según la costumbre americana.

La práctica de beber por entretenimiento iba pareja con otras, que también se difundieron entre el público de los establecimientos expendedores, como el consumo de tabaco y la costumbre del juego. El tabaco llegó a Europa desde América, donde era consumido mucho antes de la llegada de los españoles. Las clases altas aztecas ya lo consumían y en nuestro continente se extendió una vez que los europeos lo plantaron en América en extensas superficies, en el caso de los españoles, en Cuba, Santo Domingo y Venezuela. En México, españoles, criollos y mestizos de todas clases lo consumían masticándolo crudo, esnifándolo pulverizado, fumando hojas enrolladas formando puros o cigarros o troceado en las cazoletas de las pipas. En 1764 la corona estableció el estanco del tabaco para controlar mejor la producción y gravar su consumo.

En Europa, donde primero se consumió fue en España e Italia y luego pasó al resto del continente. Inicialmente era una prácti-

ca de las clases altas, pero acabó siendo algo que consumieron todos, independientemente de su posición y en numerosas ocasiones y lugares (tabernas, mesones, salones aristocráticos, etc.). Además, cuando en el siglo XVIII se generalizó el cigarrillo de papel, las mujeres empezaron a fumar. En América era un hábito que gozaba de aceptación social, pues allí fumaban hombres, mujeres y niños.

Costumbre de entretenimiento habitual era el juego —a veces, no tan inocente, pues siempre hubo tahúres y fulleros—, especialmente el que se jugaba con naipes, que se importaban de España. Cortés y sus hombres ya llevaron barajas de cartas. Los juegos que se practicaban con ellas se extendieron rápidamente por la América española entre todas las clases sociales, incluidos los eclesiásticos y las mujeres. Como ocurrió con otros artículos prohibidos o controlados por la corona, el contrabando vulneraba sus normas y permitía adquirir barajas a precios muy inferiores a los establecidos por la normativa regia. Además, se produjeron adaptaciones de las figuras a los gustos americanos, como hicieron los indios apaches de Nuevo México, que fabricaron sus propias barajas, en las que sotas, caballos y reyes desaparecieron dejando su lugar a figuras más acordes con las costumbres de quienes las fabricaban.

Otro producto de gran aceptación y difusión fue el chocolate, cuyo ingrediente principal era el cacao y cuyo consumo se impuso en España, imitando lo que sucedía al otro lado del Atlántico; los aztecas, por ejemplo, lo bebían desde mucho antes de la llegada de Cortés. Al ser el árbol del cacao de tardía y complicada adaptación a Europa, fue uno de los productos que la Flota de Indias trajo a Sevilla para atender la demanda a este lado del Atlántico, en aumento en el continente europeo, difundido por los españoles, aunque nunca en Francia y en Inglaterra alcanzó el nivel de aceptación que tuvo en España.[644] La infanta española María Teresa, esposa de Luis XIV, fue la introductora del cacao en el país vecino, pues su costumbre de consumirlo habitual-

mente en España la mantuvo en Francia después de casada. En América, las tribus mesoamericanas consumían el cacao mezclado con vainilla, miel y guindilla para potenciar su aroma, mientras que en México y Guatemala se le solía añadir atole (caldo de maíz), que abarataba su precio. En España la guindilla no tuvo aceptación ninguna, sustituyéndola la canela. En Europa era la vainilla la más aceptada como aromatizante del cacao y de los dulces, por lo que fue muy exportada desde México, pese a que en España no se consumía gran cosa porque se decía que afectaba a los nervios. También se empleó el azúcar de caña —procedente del sur de Asia, que luego se aclimató en América— como edulcorante de la bebida. La difusión del chocolate entre las damas mexicanas y guatemaltecas era tal que hasta en las misas cantadas sus criadas acudían con tazas y dulces que comían interrumpiendo el sermón y el oficio litúrgico.

Parte importante de la carga de la Flota de Indias la constituían los artículos de moda y decoración, fomentando un trasvase en ambos sentidos el contacto entre los continentes. Desde Europa se enviaban mercería, ropas y tejidos (mantenerse a la moda era un estímulo permanente para los grupos pudientes y acomodados, y por mimetismo social fueron utilizados por quienes deseaban aparentar lo que no eran; hasta las mismas prostitutas emplearon este recurso, suscitando críticas sin mucho efecto), calzados, sombreros, chamarretas (abrigos sueltos de cuellos y mangas anchas, de estilo francés), lazos, cintas, cosméticos, muy deseados por las clases pudientes y los grupos preocupados por la moda (los habitantes del Perú destacaron por lo suntuoso de sus vestidos, pese a la dificultad de conseguir los productos de esta naturaleza que llegaban en las flotas). Hasta artículos para cosmética salían de Sevilla, como el sublimado de mercurio o solimán y el carbonato de plomo blanco (albayalde) y naranja (azarcón).

Desde América se enviaban pigmentos, maderas exóticas, algodón, cuero y tejidos caros, como la seda, que originó una in-

dustria cuando el gusano se implantó en algunas zonas, pero la producción se redujo bastante por la llegada de las sedas asiáticas en el Galeón de Manila. Las cochinillas de Nueva España, de las que se obtenía un tinte carmesí muy apreciado desde antes de la llegada de los españoles, se convirtieron en el segundo artículo más importante de la Flota después de la plata.[645] También proporcionó grandes beneficios el índigo o tinte azul, pues las plantas productoras de Nueva España, originarias de Asia, daban más color que las europeas, por lo que su producción desplazó a la que se obtenía en la península Ibérica. A estos tintes hay que añadir los que proporcionaban dos árboles tropicales, el palo de Campeche, del Yucatán especialmente, y la madera de brasil —que dio nombre al Brasil portugués—, de color rojizo, como las brasas y distinta del palo de brasil, extendido desde Nueva España a Colombia; las médulas de estos árboles producían diferentes tonos rojizos, que ampliaron la gama de colores europeos, y aunque en el continente se quiso proteger la producción con colores autóctonos, los americanos acabaron imponiéndose pese a todas las prohibiciones. También llegaron al Viejo Mundo la gran variedad de maderas tropicales, muy deseadas en la industria del mueble, que fomentaron la marquetería, tan del gusto de los europeos de los siglos XVII y XVIII. Lo mismo que el copal, una resina fósil muy abundante en Nueva España y Colombia, utilizado en la producción de barnices y pinturas de gran delicadeza y duración, así como productor de un aroma similar al incienso cuando se quemaba.

Los españoles llevaron a América el ganado bovino, que se reprodujo tan rápida como fácilmente, originando una producción de cuero que se convirtió en producto de exportación hacia Sevilla, gozando de gran demanda en la producción de muebles, suspensión de carruajes, arreos para caballerías, ropa, calzado. Incluso en el siglo XVII, entre los soldados, las corazas y petos fueron sustituidos por gruesos protectores de cuero con o sin mangas.[646]

La Iglesia era consumidora importante de variados productos que transportaban las Flotas, que iban desde el vino hasta tejidos finos con los que confeccionar hábitos, ropas litúrgicas, ornamentos para altares y para vestir repisas de imágenes, así como crucifijos, rosarios, incensarios y demás objetos utilizados en funciones religiosas y procesiones, sin olvidar bloques de cera —marquetas— de diferentes tamaños para hacer cirios y velas, cuya albura no podía ser igualada por las hechas de cera de abeja americana. Cádiz recibía de Berbería en torno a 6.000 quintales y se hicieron expertos en blanquearla para reenviarla a las Indias:

> Porque la [cera] de Flandes no es tan buena como aquella [la de Berbería] para blanquear, ni se blanquea si es mezclada con cera de Berbería, causándolo el tener aquella más liga y resina. Hácese tan blanca, afinada y refinada, y lábrase con tanto artificio y primor, que no la hace ventaja la que se labra en Venecia o en Valencia... que son dos poblaciones que en esto tienen más primor y nombre; y lo más de ello se lleva y gasta para Indias.[647]

La demanda de la cera que llevaban las Flotas desde Sevilla la compartía la Iglesia con las familias adineradas, que las utilizaban para iluminar sus casas, finalidad que en las zonas ganaderas cumplía el sebo, mucho más barato. Muy pronto los orfebres de México y Perú fabricaron cálices, custodias, lámparas, relicarios y demás para el culto, que tenían excelente acogida en España, lo mismo que objetos decorativos que se utilizaban para regalos singulares a personajes importantes, incluidos los reyes, y eran expuestos en vitrinas y sitios visibles de la casa para que los visitantes pudieran comprobar el nivel de riqueza que poseían los dueños.

Además de esos objetos que podemos considerar «especiales», llegaban desde España otros para una utilización cotidiana, como podían ser el jabón, los espejos, el vidrio, las alfombras y una amplia y variada ropa de cama, cojines, colchones, etc.

Otra corriente en los dos sentidos la constituía el arte. En el caso de las obras que llegaban a España desde los virreinatos,

encontramos camas, baúles, biombos, armarios, tibores, cuencos, recipientes de coco tallados y guarnecidos de plata, etc., pero la presencia en España de la producción artística americana más que al comercio se debía a donaciones que hacían personajes como actos de piedad u ostentación ante los vecinos de los lugares a donde iban destinadas: «Las parroquias donde fueron bautizados, se casaron o estaban enterrados sus padres, cantaron su primera misa, fueron párrocos o estaban dedicadas a su santo patrón, o al convento donde se formaron o donde se encontraba alguna hermana monja». Las remesas eran registradas en la Casa de Contratación cuando llegaban en la flota y se…

> … distribuyeron por la mayor parte de la Península Ibérica pinturas, esculturas y, sobre todo, centenares de piezas de oro y plata destinadas al culto, además de ornamentos sagrados. Con ellas se evidenciaba claramente el éxito y la rapidez de la aculturación, ya que los talleres americanos trabajaban a buen ritmo para intentar dar respuesta a la numerosa demanda local e incluso de exportación a la metrópoli.

Los envíos desde España fueron más numerosos y comenzaron muy pronto para atender las necesidades de los templos que se levantaban y de los edificios de gobierno y administrativos, a fin de consolidar las nuevas devociones y difundir las imágenes del poder español. Los religiosos fueron quienes primero fomentaron la demanda de estas obras de arte, pero enseguida muchos de los envíos fueron consignados a los factores que actuaron como intermediarios en un comercio que conocían bien y sabían de los beneficios que podían conseguir, exhibiendo la producción en las ferias coincidiendo con el arribo de las Flotas e incorporándola a un circuito comercial, que las repartiría por todo el continente.

> La clientela… estaba formada tanto por particulares que buscaban atender con estas imágenes a sus devociones domésticas como por miembros del clero encargados de conseguir las obras necesarias para la ornamentación de los numerosos templos que seguían construyendo o remozando todavía a finales del siglo XVII. En uno y otro caso, lo fundamental era que las representaciones se ajustaran al decoro obligado, certificado antes de salir de España, al constatarse legalmente que «no hay en la pintura cosa indecente»… Los temas históricos que también se incluían en estas remesas… hablan del interés por las salas de linajes en las que habitualmente se incluía este tipo de obras.

Los autores eran los pintores sevillanos, como Juan de Luzón, Luis Carlos Muñoz, Juan López Carrasco y los más conocidos Zurbarán, Murillo y Valdés Leal.[648] Su producción fue solicitada con reiteración desde el otro lado del mar.

De la producción artística americana hay dos manifestaciones a las que merece la pena referirse al margen de su calidad —que no es mucha— por ser testimonios sociales de gran interés: los ángeles arcabuceros y los cuadros de castas. Los ángeles arcabuceros son cuadros anónimos, normalmente atribuidos a la escuela cuzqueña, que representan a unos ángeles armados con arcabuces y ataviados con ropas muy ricas y muy adornadas de lazos y cintas, que muestran el gusto por ese tipo de ropajes en la sociedad peruana; como tradición pictórica, ese tipo de cuadros perdura hasta hoy. El interés de los cuadros de castas radica en que además de mostrar las intrincadas mezclas de razas y etnias, las ropas con que van ataviadas las diversas figuras representadas pretenden dar una idea del nivel social al que pertenecían, pues en la sociedad hispanoamericana estaban más relajadas las separaciones del entramado social existentes en España y se había impuesto la idea de aparentar por medio de la indumentaria lo que no se era realmente en la sociedad.

Igualmente viajaron a América los libros, en principio, de carácter religioso y prácticas piadosas. Allí llegaron las obras de fray Luis de Granada, por ejemplo, los de vidas de santos, y papas y también lo hicieron las novelas históricas o de aventuras, narraciones épicas que se leían o escuchaban con fruición,[649] como sucedía, entre otros, con *Amadís de Gaula, Orlando furioso,* de Ariosto, o *La Araucana*, de Ercilla.

El público culto y letrado, así como los funcionarios, burócratas, comerciantes y eclesiásticos necesitaban papel, que también llegaba en las Flotas. Desde 1637, desde España se exigió que toda la documentación oficial se hiciera sobre papel sellado, es decir, se enviaba impreso con el año en curso y el importe del impuesto que recaía sobre él. En la América española también se

utilizaba papel para liar cigarrillos —en el siglo XVIII las papelinas más abundantes eran las fabricadas en Génova y su envío era rentable— y para rizarse el cabello.

Como vemos, hacia América viajaban los más variados artículos en respuesta a la demanda que se producía al otro lado del Atlántico y en correspondencia con la corriente que en sentido contrario llegaba a la península desde las Indias.[650]

Mientras, el Galeón de Manila mantenía una intensa actividad mediante el envío de mercancías hacia el este:

> Navegaron hacia la Nueva España y España productos como sedas en diferentes presentaciones (cruda, estampada, bordada con hilo de oro y plata, en forma de mantilla, pañuelos y medias); camisas, jubones y corpiños de algodón de Filipinas; indumentarias eclesiásticas finamente trabajadas tales como estolas, capas pluviales y guantes; taraceados y lacas; enconchados y marfil en forma de esculturas y botones; tapetes de la India y Persia; porcelana en forma de vajillas y tibores; alcanfor del norte de Asia y cigarros fabricados en Manila; además de las... especias como el clavo, la canela y la pimienta. También se llevaron esclavos asiáticos a la otra orilla del Mar del Sur, aunque en los años 1626 y 1700 se prohibió el tráfico de personas desde Manila hacia Acapulco y viceversa.[651]

En realidad, desde el último cuarto del siglo XVI, el comercio entre México y Acapulco se surtió de artículos de lujo, entre los que destacaban los que se distribuían desde Nueva España procedentes de Manila a unos precios inferiores a los que se importaban desde el Atlántico.

> De Manila a Acapulco el Galeón transportaba mercancías del Sureste Asiático. Así, de Ceilán, Molucas y Java procedían las diversas especias, mientras que la seda, el marfil, la porcelana, lacas y madreperlas venían de Cantón y Amoy, en China; de Japón llegaban lacas y porcelanas; de la India y el Sureste Asiático, alfombras, tapices y vestidos de algodón. El Galeón también transportaba productos filipinos como cera, algodón y mantas de la isla de Ilocos, y canela de Mindanao, que era la única especia que se daba en Filipinas.[652]

Unos contactos comerciales que iban en perjuicio de los comerciantes sevillanos, que comprobaban la reducción que se estaba produciendo en el mercado.

> En 1604 pasaron del Perú a México dos millones de ducados, mientras que la plata que Perú había invertido en España no llegaba a 500.000 pesos; y en 1606 lo remitido desde el Perú a México para la com-

> pra de textiles de China fue de millón y medio de pesos. A su vez, por esas fechas, el Cabildo mexicano denunció que salían anualmente hacia China más de cinco millones de pesos. Todo ello con el agravante ya mencionado de que los géneros orientales no tenían competidor, pues se vendían en el Perú casi a la novena parte del precio de los textiles españoles que llegaban en los galeones de Tierra Firme… Se calcula que la corona perdía a causa del tráfico clandestino El Callao-Acapulco, estimulado por los productos chinos, alrededor de 200.000 pesos anuales. Y además los comerciantes sevillanos tuvieron que compartir sus negocios con los peruleros, que comenzaron a invertir plata directamente en Sevilla desde la segunda mitad del siglo XVI.[653]

Las salidas hacia Manila de plata en grandes cantidades hicieron que la corona determinara que no se sobrepasaran los 500.000 pesos en el Galeón, cantidad que fue aumentando hasta alcanzar el millón de pesos en 1734, si bien siempre estuvo bajo el control de la corona. Algo que resultaba compatible con el fraude, tolerado por las autoridades inevitablemente, pues de aplicarse la ley, como se pretendió en una ocasión, los habitantes de Manila amenazaron con abandonar la ciudad.

FRAUDE Y CONTRABANDO

En un régimen de monopolio, muy fácil de gravar fiscalmente, la corona pretende obtener el mayor beneficio posible mediante sustanciosos ingresos comerciales y fiscales, restringiendo la competencia y controlando los precios, pero había cantidades que escapaban en parte a su control, en unos casos por la existencia del fraude y en otros por el contrabando. Se ha calculado que para que un viaje resultara rentable la diferencia entre los precios a uno y otro lado del Atlántico debía ser de un 200 por ciento como mínimo. A veces, la diferencia podía llegar a un 400 por ciento y más.

Como los gastos de defensa iban en aumento y al comercio le resultaba cada vez más difícil costearlos, los comerciantes recurrían al fraude para paliar sus gastos, con lo que la avería resultaba claramente insuficiente, un proceder que tenía su razón de ser en el hecho de que los comerciantes españoles padecían una penalización de la que se veían libres los contrabandistas extran-

jeros. Se genera así una especie de circuito difícil de romper: el fraude reduce la base imponible, con la consiguiente rebaja de la avería, por lo que disminuyen las escoltas armadas, favoreciendo los ataques enemigos. De la situación da idea el hecho de que la avería en el siglo XVII hasta 1630 se recaudaba a un tipo del 6 por ciento y en 1631 se elevó al 35 por ciento. Por esta razón, aunque el Consulado sevillano renovara el asiento de la avería, en varias ocasiones acabó por desistir en 1641 y la corona tuvo que asumir la administración de ese impuesto.

Por otro lado, el desvío del comercio hacia el contrabando se veía favorecido por el deseo de evitar la carga fiscal, considerada especialmente onerosa por el régimen tributario imperante en algunos casos, como el de la cochinilla, cuyas importaciones se grababan con 50 ducados la arroba, que se vendía a 126. Un nivel impositivo que estimulaba a desviar el comercio hacia el contrabando. Muy elocuentes son al respecto las siguientes cifras: en 1607 se importaron más de 7.673 arrobas; en 1615, solo fueron 859 y se sabía que únicamente Nueva España había producido ese año 4.000.[654]

A pesar del incremento de la presión fiscal, la renta conseguida por la corona en el comercio americano decayó. En el reinado de Felipe III estaba en torno a los dos millones anuales de pesos, que con Felipe IV solo superó a veces el millón. El recurso que empleó la Monarquía para contrarrestar esa bajada fue el de confiscar las ganancias privadas en metálico, como se había hecho en el siglo XVI. Ya Felipe III en 1620 requisó la octava parte del tesoro de los particulares. Su hijo le superó ampliamente: en 1629 requisó más de un millón de ducados; entre 1635 y 1637 cambió por vellón forzosamente otros dos millones de pesos, práctica que se mantuvo y en 1649 culminó con el cambio de un millón.[655] La consecuencia de tal proceder fue la de privar al comercio de una parte considerable de capital. La reacción de los comerciantes fue recurrir al fraude para proteger sus negocios, con lo que se redujeron el comercio registrado y las ganancias

aduaneras para la corona, consecuencias negativas que se advierten sobre todo en la década de 1640, pues la mayor parte de las ganancias de los particulares no fueron registradas, con el consentimiento de los comandantes de las Flotas, con lo que se evadían la avería y otros impuestos, además de evitar la confiscación por parte de la corona. El resultado fue la creación de una «realidad alternativa»:

> El pillaje y el parasitismo hicieron del fraude y el contrabando un modo de vida. El sistema de monopolio y los altos precios crearon condiciones de mercado propicias para el contrabando; los impuestos y las confiscaciones incitaron a ello; funcionarios sin dinero lo consintieron; las autoridades navales cooperaron en su funcionamiento. La estrecha alianza entre los comerciantes de Sevilla y los funcionarios de la Casa de la Contratación hizo del control de aduanas uno de los puntos más débiles del monopolio. El contenido de las mercancías fue tasado según su valor declarado y no según su valor real y el volumen fue declarado según categorías generales... infravalorando muchas mercancías al objeto de evadir los derechos de aduanas.[656]

La plata americana no iba a verse libre de semejantes tretas fraudulentas. El escamoteo de las ganancias producidas se conseguía mediante la evasión del quinto regio en la base minera y evitando su registro en el puerto de embarque por procedimientos muy variados (soborno a los capitanes de las embarcaciones, declaración del peso de los lingotes inferior al peso real, evitación de inspecciones minuciosas...). El fraude de la plata permitía a los comerciantes evitar las requisas y tener metal disponible, fácil de exportar a Europa, donde podían conseguir los productos que demandaba el consumo americano.[657] Consecuencia lógica fue la disminución de la recaudación del tesoro real, con una serie de fluctuaciones, de las que son indicativas las siguientes cifras: 35.100.000 pesos en 1591-1595, 24.400.000 pesos en 1601-1605;[658] 31.400.000 en 1606-1610, quinquenio en el que hay dos circunstancias destacables: 1607 fue el peor de la recesión, ya que solo se enviaron 37 navíos a Indias con 9.783 toneladas, mientras que 1608 ha sido considerado «el año de todos los récords» en el comercio indiano,[659] pues salió para América una flota de 202 navíos con 54.093 toneladas. En el quinquenio 1621-

1625 los pesos fueron 27.000.000; 11.700.000 en 1646-1650, y 3.300.000 en 1656-1660.

Incapaz de impedir la pérdida del metal precioso, la corona quiso compensarla mediante la venta de indultos a los que admitían que había realizado un transporte fraudulento, pero tal recurso resultó insuficiente. De ahí las requisas antes aludidas.

Autores como García-Baquero, Chaunu o Céspedes del Castillo consideraban la fiscalidad y el contrabando como una relación causa efecto.

> Pero existe otra interpretación de los hechos. El fraude y el contrabando, como un fenómeno estructural en la Carrera, poseían una lógica interna mucho más compleja. Por una parte la presión fiscal debía guardar un equilibrio con los intereses económicos. El coste de oportunidad de los comerciantes españoles en su régimen monopolístico como mediadores de Europa y América era el único elemento capaz de compensar la supremacía de los productos extranjeros, de un menor coste en origen. Estas ventajas comparativas no debían ser anuladas con una excesiva fiscalidad y unas reiteradas confiscaciones. Por otra parte, en un comercio altamente especulativo como la Carrera, la búsqueda de máximo beneficio a corto plazo era el principal objetivo.[660]

Así pues, fiscalidad, contrabando y fraude, además de las requisas de la corona, fueron unas realidades frecuentemente unidas en el contexto del monopolio comercial centralizado en Sevilla y con las Flotas como instrumento generador de su dinámica.

En ese entorno y en el periodo del descubrimiento y la conquista de América, entre 1492 y mediados del siglo XVI, el comerciante iba a jugar un papel singular, pues se trataba de un comerciante al por mayor, de gran capacidad financiera, que le permitía adquirir grandes cantidades de la carga de las Flotas, relacionado con una compleja red de apoyos mercantiles, y era un buen exponente del comerciante especulador, pues el control de la oferta a través del monopolio le garantizaba intercambios favorables y ganancias sustanciosas, que podía conseguir en dos o tres operaciones, pues solo se interesaba en aquellos negocios susceptibles de reportar grandes ganancias: era la cima social de

la Carrera de Indias. En el otro extremo de la escala estaban los agentes:

> En la base de la cúspide del comercio indiano, estaban los agentes que se embarcaban en las naves de la Carrera —capitanes, pilotos, escribanos de naos, marineros, emigrantes en busca de fortuna, pequeños comerciantes, etc.— y que se asociaban a aquellos grandes comerciantes, en régimen comanditario. Pertenecían a este mismo nivel aquellas personas que recibían mercancías o caudales a título de préstamo a riesgo. Si alguno de ellos desarrollaba una carrera de éxitos mercantiles en Indias, podía independizarse y aspirar a ocupar algún día un lugar en la cúspide social del comercio americano.[661]

En un nivel intermedio estaba el comerciante a comisión, cuya especialidad consistía en vender y comprar por cuenta ajena a comisión. Movilizaba gran cantidad de dinero, pero era dinero ajeno, de extranjeros, por lo que se les ha calificado como «hombres de paja» y testaferros ante la Casa de Contratación y el personal de aduanas.

> Hay que reconocer que [el fraude y el contrabando] significaron muchísimo, que en el interior de la Carrera existía un altísimo nivel de fraude y que, al mismo tiempo, en torno al teóricamente cerrado sistema hispano y más allá de sus márgenes, el monopolio oficial era burlado en proporciones ingentes mediante múltiples formas de contrabando. La imposibilidad de impedir tanto uno como otro se convirtió en el problema más visible del monopolio… a cuya solución… no solían acudir puntuales las autoridades, ni a una ni a otra orilla del Atlántico.[662]

El fraude, pues, era un delito consistente en evitar la fiscalidad imperante en la Carrera de Indias, lo cometían quienes podían participar legalmente en el sistema monopolístico teniendo abiertos los mercados coloniales y podía producirse en varios momentos del manejo de los metales: cuando era remitido a los lugares de control y deducción del quinto, al enviarlo a las casas de la moneda y al llevarlo hacia los puertos de embarque. Especialmente en estos y en los tiempos de los navíos sueltos, el fraude en relación con otros productos debió ser grande. Con la implantación de las flotas y los registros sería menor. En las travesías se producían circunstancias que lo favorecían (siniestros, abordajes, agotamiento de las provisiones y su compra, contrabando, etc.). Las escalas en las Azores y en Lisboa suponían

otras tantas posibilidades de vulnerar los controles, y hasta en la misma Casa de la Contratación podía producirse, pues la institución ejercía el control de todo el comercio, donde además de los intereses de la corona estaban los de los particulares, existiendo en la ciudad la poderosa Universidad de Mercaderes, de gran influencia y muy unida a la Casa; además, entre los oficiales de la Casa y los comerciantes había conexiones familiares y connivencias con las que ambas partes pretendían beneficiarse.

La existencia del fraude y del contrabando fue posible porque contó con apoyos en la Casa de la Contratación y en los mandos de las diferentes armadas y con la complicidad de los funcionarios encargados de reprimirlo, además de que en la construcción de los navíos se prepararan espacios ocultos donde esconder mercancías que no se declaraban. Igualmente, se desarrollaron algunos procedimientos que muestran la picaresca imperante, como falsear los datos del arqueo anotando un porte menor, declarar una mercancía de precio inferior al de la que realmente se enviaba, solicitar el embarque de una carga adicional cuando el registro del navío ya había sido cerrado, momento en que el funcionario rellenaba otra hoja que el comerciante podía no presentar en destino, retrasar el embarque hasta el extremo de que la premura en la zarpada no hiciera meticuloso el registro, y embarcar productos sin registrar en los buques de guerra, particularmente en la capitana y la almiranta.[663]

> Donde alcanzó mayor volumen dicha práctica [embarcar mercancía sin registrar] fue en los navíos de la Real Armada: en la capitana y en la almiranta. Tenía el origen este fraude en parte a que existía un permiso para abaratar los costes de la Carrera, de que dichos buques pudiesen transportar hasta doscientas toneladas de mercancías.
>
> A partir del siglo XVII, y ante las proporciones que alcanzó el fraude, se prohibió, si bien solo unos años, permaneciendo esta práctica hasta el final de las Flotas, lo que convertía a estos buques en naves *oficiales* de contrabando.[664]

El fraude era todavía mayor en las armadas de Galeones y de la Guardia de la Carrera, ya que no estaban autorizadas a llevar ningún tipo de mercancías. Las islas Canarias ofrecían también

la oportunidad de defraudar en el comercio indiano, dada su posición en el Atlántico y por ser escala poco menos que obligada en la ruta al Caribe, lo que permitía enviar desde la península un navío a las islas y en lugar de terminar el viaje en ellas, continuar hasta América.

La existencia del fraude se ha explicado como consecuencia de la minuciosidad y poca racionalidad del sistema fiscal imperante en la Carrera de Indias, además de las frecuentes incautaciones de la plata privada que cometía la corona, que llevaban a los cargadores a ocultar en lo posible la entidad de sus cargamentos.[665] Por otro lado, la existencia de diversas competencias jurisdiccionales provocaba la interferencia en la fiscalidad de distintas instancias (concejos, instituciones eclesiásticas, corporaciones, señores de vasallos), intermediarias entre la Hacienda Real y el obligado a tributar, entorpeciendo la autonomía del sistema fiscal y favoreciendo que la recaudación discurriera por vías no estatales.[666] En el fraude participaban colectivos privilegiados, que sustituían la fiscalidad por aportaciones voluntarias o negociadas, tales como donativos y préstamos, unos procedimientos que podían ser utilizados para incrementar sus privilegios, como sucedió con el Ayuntamiento de Sevilla y el Consulado, el grupo mercantil y financiero que en el siglo XVII no solo controlaba la Carrera de Indias, sino también el funcionamiento del monopolio.

La estrecha relación que existía entre los mercaderes sevillanos y los oficiales de la Casa de la Contratación favoreció que las aduanas se convirtieran en puntos vulnerables del monopolio. Cuando Cádiz empezó a imponerse en la salida y entrada de los navíos, aunque Sevilla siguió siendo la cabecera del comercio, el fraude aumentó, pues existían en la bahía unos contrabandistas profesionales, los «metedores», que eran quienes tomaban la plata de las flotas y la trasladaban a los barcos que tenían allí anclados sin pasarlos por el registro de la Casa de Contratación.

Pese al control establecido, el fraude fue bastante frecuente, aunque estaba severamente castigado. Lo previsto era la confiscación o embargo de las mercancías no declaradas, pero la corona tuvo que flexibilizar su postura, imponiendo multas o concediendo indultos a los contraventores, sobre todo cuando se «manifestaban» las mercancías que se llevaban sin registrar.[667] Una realidad que destacan los contemporáneos, como, por ejemplo, Veitia Linaje («los cabos de la Carrera de las Indias suelen… traer demasiadamente cargados y embalumados los Galeones por sus particulares intereses»)[668] y el criollo Rodrigo de Vivero, que hacia 1630 denunciaba que generales, almirantes, contramaestres y pilotos de las Flotas eran todos mercaderes que cargaban y descargaban sin pagar impuestos, ni siquiera el almojarifazgo en Portobelo, donde ponían sus puestos con las mercancías que introducían fraudulentamente.[669]

Por otro lado, el comercio de los extranjeros se incrementó significativamente a mediados del siglo XVII, como consecuencia de las concesiones que se hicieron a las ciudades hanseáticas en 1647, a Holanda por el Tratado de Münster de 1648, a Francia por el de 1659 y a Inglaterra por el de 1667. Además, en 1666 se redujeron un tercio los derechos de entrada de productos extranjeros que llegasen por mar. Es más, de creer a fray Juan de Castro, los extranjeros había encontrado un procedimiento para defraudar a la corona evitando la prohibición que les imposibilitaba comerciar con las Indias, consistente en casarse ellos o sus hijos con mujeres españolas para que sus descendientes gozaran de los privilegios de los naturales:

> A estos hijos siendo muchachos los envían a criar a Génova, Francia, Holanda y demás partes en casa de sus abuelos o sus tíos. Para que se hagan capaces en las lenguas y mercancías, y el que sale capaz le entran en la Carrera de las Indias y como natural de España navega muy gruesas cargazones, pero de cuenta de los extranjeros sus deudos y de sus paisanos… Estos tales son el puente anchuroso y finísimo por donde los extranjeros nos destruyen y nos llevan todo el oro y la plata… y este daño es tan grande que si no se remedia, totalmente se llevarán lo que dan las Indias y solo dejarán a España el cuidado de conservarlas por servirles.[670]

El memorial hace referencia a uno de los procedimientos por el que los extranjeros podían intervenir en la Carrera de Indias mediante la consecución de la nacionalización. Los descendientes de los extranjeros nacidos en reinos españoles —los jenízaros, como se les llamaba— ya eran súbditos del rey de España; la nacionalización podía conseguirse por compra a la corona, por vía de gracia o concesión y por vía administrativa, es decir, demostrar que había vivido veinte años en España, de los que en diez deberían haber tenido casa comercial o bienes de asiento y estar casado con una mujer española.[671]

El respeto de tales condiciones fue muy aleatorio; pues hubo gran permisividad en relación con la presencia de extranjeros con sus agentes, mercancías y dinero. Pero eso se ha considerado como una especie de ley no escrita más que una dimensión de la corrupción, ya que era necesaria para que el monopolio siguiera funcionando. Algo patente para propios y extraños, pues el cónsul francés escribía en 1686 que esa tolerancia de los extranjeros podría ser más «resultado de una sutil política que de la corrupción y el mal gobierno de su Estado. Diría que dicha tolerancia… es realmente necesaria, puesto que sus súbditos no están en condiciones de beneficiarse de este vigoroso y rico comercio».[672]

El predominio de los extranjeros tuvo sus consecuencias, pues los cargadores de frutos, que comerciaban con las cosechas de sus haciendas y señoríos, muchos de ellos avecindados en Sevilla, fueron postergados por los reexportadores de manufacturas extranjeras, residentes en Cádiz, y muchos extranjeros se colocaron en los más importantes mecanismos de la Carrera sin que las protestas de los sevillanos invocando el respeto de la legislación vigente cambiaran tal situación. Se había desembocado en el distinto papel que representaron el comercio sevillano, agrario y más tradicional, y el comercio gaditano, más dinámico y manufacturero.[673]

Otra circunstancia que favoreció a los extranjeros fue el que predominaran los cambios a riesgo en los créditos marítimos, pues al darse directamente en mercancías extranjeras permitieron el predominio de las manufacturas extranjeras en la Carrera de Indias, con el consiguiente perjuicio para la producción industrial nacional.[674]

El memorial citado más arriba es uno de los muchos que afloraron por aquellos lustros, que comparten una preocupación común, los perjuicios que se derivaban de las actividades de los extranjeros, y ofrecen soluciones diversas para enmendar el estado de las cosas. Pero sus propuestas no prosperaron, bien por ser inviables, bien por ser fruto de reflexiones poco fundadas en la realidad, bien por no concederles crédito ni el Consejo de Indias ni el entorno próximo a la regente o al rey.

Pueden ser representativos de la presencia de extranjeros nacionalizados los siguientes datos: únicamente 25 extranjeros adquirieron la nacionalidad en el último cuarto del siglo XVI y estaban autorizados a comerciar con las Indias; se trataba de 17 portugueses, cinco holandeses y tres franceses. En el reinado de Felipe III, los autorizados fueron 59, de los que 21 eran holandeses, 17 portugueses, 11 italianos, cuatro franceses y un inglés. Después de 1621, tales naturalizaciones y permisos se daban más generosamente, pues en la década de 1620 hubo 77 de estos casos, muchos de los cuales ni siquiera reunían los requisitos exigidos, provocando el consiguiente malestar entre los comerciantes españoles.[675]

En no pocas ocasiones el consumo y la demanda americanos estaban saturados por el contrabando cuando llegaban las Flotas, pues los habitantes de las Indias se abastecían de barcos extranjeros, surtidos con variedad de productos y a precios más baratos que los que llevaban los barcos españoles. Una realidad que evidenció un escrito anónimo de 1579 titulado *Advertimiento cerca de la contratación que tienen los corsarios en algunas partes de las Indias*, remitido al Consejo de Indias, que lo desestimó,

pues entre sus propuestas estaba la de marcar a los negros y a los géneros que transportaban las Flotas españolas para distinguirlos de los que entraban por el contrabando. Pero el desestimarlo no impidió que se reconocieran los hechos y que el Consejo propusiera el aumento de galeras para vigilar las costas.

El contrabando adoptaba formas muy variadas para conseguir la plata y otros productos coloniales valiosos a cambio de mercancías procedentes de Europa al margen del comercio lícito y a precios más baratos. Entre la variedad de los procedimientos empleados estaba el denominado comercio directo, es decir, el que se practicaba directamente desde Europa aprovechando la amplitud del litoral de las posesiones españolas y su vulnerabilidad y la existencia de espacios alejados de los circuitos comerciales hispanos. Otra posibilidad la ofrecía el comercio intercolonial, que se desarrollaba desde las colonias extranjeras con las colonias españolas[676] y el que practicaban estas entre sí.

> El contrabando era muy voluminoso y se depositaba descaradamente en las playas cercanas de Cartagena y de otros puertos con la complicidad de los funcionarios reales. Por otra parte... los barcos negreros traían casi siempre más esclavos de los permitidos, a los cuales legalizaban mediante soborno a las autoridades. La conquista de Jamaica por los ingleses en 1655 hizo de esta isla un centro de contrabando de mercancías y de esclavos desde finales de esta centuria y especialmente durante el siglo XVIII. Lo propio cabe decir de Curasao y de las otras Antillas holandesas.[677]

De las artimañas que empleaban los contrabandistas con la connivencia de los funcionarios en las colonias, el P. Labat (un personaje peculiar que vivió mucho tiempo en las Antillas francesas a finales del siglo XVII y que se decía amigo de todos los filibusteros y contrabandistas) describe algunas con detalle:

> Cuando se quiere entrar en algunos de sus puertos para comerciar, se finge necesitar agua, leña o víveres. Se envía un despacho al gobernador con un oficial que expone las necesidades del barco. Otras veces es un mástil quebrado o una vía de agua considerable que no puede encontrarse ni taparse sin descargar el barco y ponerlo en carena. Se logra que el gobernador crea lo que se quiere que crea haciéndole un regalo considerable. Se enceguece de la misma manera a los empleados que se necesitan y después se obtiene el permiso de entrar y descargar el barco para buscar la vía de agua y ponerlo en condiciones de continuar el viaje. Las formalidades son cumplidas: se guardan cuidadosamente las mercancías, se sella la puerta de la bodega por donde se introdujeron, pero se tiene la precaución de dejar otra sin sello por la cual se las saca durante la noche y se reemplaza lo que se lleva con cajas de índigo, de cochinilla, de vai-

nilla, por plata en barras o amonedada, tabaco y otras mercancías, y apenas se termina el negocio, la vía de agua resulta tapada, el mástil asegurado y el barco listo para darse a la vela.[678]

También estaba presente el contrabando en la ruta del Galeón de Manila, que desde Acapulco enviaba parte nada desdeñable de la plata peruana.

Dicho tráfico era todavía más funesto que el que se hacía desde Europa, porque en pago de los géneros asiáticos no se conformaban con adquirir mercancías americanas, sino que solo apetecían la plata para atesorarla. De este modo resultaban dos perjuicios: uno para el rey por no percibir los derechos sobre la plata y otro por privar a España de cantidades que le eran muy necesarias en aquellos tiempos de enormes gastos por las guerras exteriores.[679]

Por otra parte, la existencia del fraude y el contrabando —en el siglo XVII más utilizados que las vías legales del monopolio—[680] muestra la incapacidad metropolitana de controlar la economía indiana, donde ya se había creado un sistema compuesto por la articulación de economías regionales.

La aplicación de la legislación vigente en el siglo XVII, de condescender con el fraude pasó a un sistemático consentimiento, para finalmente… desembocar en la legalización del delito. De esta forma podrá decirse que, si el contrabando llegó a ser… un hecho estructural en la economía colonial, el fraude se convirtió en uno de los hechos estructuradores del monopolio hasta hacer que el comercio legal y el ilegal… acabasen vinculados funcionalmente en el sistema monopolístico hispano.[681]

Con objeto de evitar el fraude y contrabando se tomaron medidas varias. Por ejemplo, en 1603 el Consejo de Indias dio orden de que las poblaciones situadas en la costa septentrional de la isla La Española se trasladaran más al interior. Los comerciantes allí existentes eran franceses y se asentaron en Santo Domingo, siendo los colonizadores más importantes de la isla. En otros momentos, para corregir el fraude y favorecer los ingresos, se aplicaron otros procedimientos, como el avalúo oficial de los cajones y fardos contenedores de ropas, que se hacía por el peso de los contenedores con independencia de lo que valiesen las ropas que contenían;[682] o como los acuerdos que se cerraron entre la corona y el Consulado, a los que se refiere la real cédula de 31

de marzo de 1660, impropiamente llamados Nuevo Asiento de la Avería o Indulto de la Avería (que hubo que reajustar en 1667 para perfilar la aplicación de la nueva solución), por la que los encargados del reparto de la carga serían tres diputados nombrados por el Consulado, que asumía las funciones de agente fiscal, desplazando a la Casa de la Contratación. La pugna entre ambas instituciones persistía a finales del siglo, defendiendo la Casa su pretensión de cobrar más al Consulado por el beneficio de que disfrutaba y este resistiéndose a ello. Una oposición en la que interfieren las derivaciones de la política internacional causadas por las rivalidades con Inglaterra y Francia, sobre todo, que al margen de su desarrollo muestran la incapacidad de la corona para contener el delito fiscal, aunque los delitos tipificados se redujeran considerablemente. El fraude acabó considerándose el único camino para hacer más rentable el comercio y una práctica honorable, razón pareja a la convicción generalizada de que el fraude no se podía cortar ni siquiera aminorar.

Todo ello tuvo como resultado que el Consulado sometiera a su propio arbitrio la carga fiscal con una serie de procedimientos parafiscales, como eran los donativos graciosos sin interés, los prestamos llanos al 8 y al 12 por ciento de interés, los anticipos a cuenta de pagos futuros y los indultos, o sea, la suma que acepta la corona para perdonar el delito fiscal cometido o por cometer. Procedimientos que el Consulado calificaba como «servicios a Su Majestad».

Otra dimensión en este panorama era la que se refería a los portugueses, que estaban autorizados a comerciar con América a través de Sevilla o Cádiz, pero se las ingeniaron para evitar este requisito y en el reinado de Felipe III unas doscientas embarcaciones salían de los puertos portugueses hacia América. Su porte era de 100 a 400 toneladas e iban cargadas con productos europeos que llevaban a Brasil, pero llegaban al Río de la Plata, remontándolo hasta donde era posible, bajaban a tierra las mercancías, que enviaban a Lima a través de Paraguay, Tucumán y

Potosí, y desde la capital del virreinato se distribuían a las poblaciones más importantes. Los mercaderes españoles tenían corresponsales en Brasil, además de en Sevilla y Cádiz. Como los derechos portugueses sobre las mercaderías que iban a los puertos brasileños eran más baratos que los españoles, podían ser vendidos en tierras americanas bajo la administración española a precios más baratos que los llegados desde España. Además, autorizados nuestros vecinos a vender esclavos en las colonias españolas, esos viajes de la trata los aprovechaban también para llevar mercancías de contrabando.

Igualmente, favoreció el comercio ilegal el hecho de que en 1603 se impusiese a los productos de las Provincias Unidas que llegasen a puertos españoles unos derechos de hasta el 30 por ciento de su valor, lo que decidió a los holandeses a enviar buques directamente a América, cubriendo las apariencias a través de los franceses en las entradas y salidas en España, pero conscientes estos del perjuicio que eso les causaba, cargaron también con el 30 por ciento los productos de este comercio, que quedó interrumpido entre ambas partes.

Los holandeses pudieron resarcirse pronto, pues a raíz de la firma del tratado hispano-inglés de 1604, ingleses y franceses estuvieron autorizados a comerciar libremente, permitiendo a los comerciantes holandeses beneficiarse de esta ventaja, cargando en los barcos galos e ingleses sus productos como si fueran de esas nacionalidades. El mismo procedimiento, pero a la inversa, era utilizado para que la lana castellana llegara a los Países Bajos. Evidentemente, esto iba en perjuicio de Sevilla y se quiso remediar con el endurecimiento de las penas contra los contrabandistas y defraudares, pero resultaba imposible discernir qué mercancías llegaban legalmente y cuáles no, y por si fuera poco, la aceptación de determinadas sumas exoneraba a los extranjeros de cumplir las prohibiciones establecidas. Así que el contrabando continuó.[683]

Terminada la Tregua de los Doce Años en 1621, los holandeses intentaron la conquista del Brasil portugués y ocuparon varios enclaves desde San Salvador hasta la desembocadura del Amazonas. Con la posesión de Curasao, San Eustaquio, Guayana y otros lugares consiguieron las bases para mantener el contrabando con las posesiones americanas españolas. Mayor envergadura tuvo su ofensiva contra las colonias portuguesas asiáticas, pues la Compañía Holandesa de las Indias Orientales se apoderó de Malaca, Ceilán y las Molucas, además de varias plazas africanas.

Por su parte, los franceses ocuparon una parte de Santo Domingo y, lo mismo que los ingleses, buscaron asentamientos en América del Norte, en los espacios no ocupados por los españoles. Particularmente importante fue la ocupación inglesa de Jamaica (1655), que se convirtió en una buena base para piratas y contrabandistas. La alianza franco-inglesa de 1660 se tradujo en la ocupación gala de Martinica, Guadalupe y Granada, entre otras pequeñas islas caribeñas, mientras Inglaterra ocupaba Barbada, Trinidad, Antigua, Montserrat y otras varias, cuya posesión propiciaba los ataques a los buques y costas españolas, además de favorecer el contrabando y dar abrigo a bucaneros y filibusteros.

Después de la paz de Utrecht (1713), como consecuencia de las concesiones comerciales hechas a los ingleses (Navío de Permiso y asiento de negros), así como la sucesión de enfrentamientos armados a lo largo del siglo, el contrabando se mantuvo,[684] pues la situación internacional repercutió en el comercio creando una difícil situación de la que se resintieron los consulados. En concreto, el de México exponía al rey en un memorial de 1713:

> Que la causa de este decaimiento [el del comercio] es haber hallado los extranjeros por causa de las guerras la puerta abierta para introducir sus ropas y no habiendo flotas existía una gran escasez de estos géneros y ocurre que no hay puerto en las Indias en que de continuo lleguen bajeles cargados de ropas que valían menos que en estos reinos por no pagar los derechos de la corona.

En el siglo XVIII, el comercio ilícito se desarrollaba por varios cauces diferentes. Aprovechando los mecanismos oficiales establecidos, se producía a través de las Flotas, del Galeón, del Navío de Permiso y del asiento de negros. Al margen de estos mecanismos, también se producía en puertos de mediana y pequeña importancia por medio de embarcaciones que llegaban directamente desde puertos extranjeros y aprovechando el comercio intercolonial. La situación se quería atajar y evitar el contrabando. El bando emitido el 26 de mayo de 1719 para todas las autoridades de las ciudades, provincias y puertos por el marqués de Valero, virrey de Nueva España de 1716 a 1722, es bastante expresivo sobre la situación y lo que se pretendía:

> Que tenga muy particular cuidado en no permitir que el territorio de la jurisdicción de sus gobiernos se introduzcan géneros extranjeros, y que detengan y apresen las embarcaciones que los llevaren, castigando a sus dueños, de modo que escarmienten, y no vuelvan a intentar introducciones semejantes, para que de esta manera se logre obviar estos perjuicios y daños, de cuyo remedio depende el restablecimiento de los comercios de estos reinos, donde sin embargo de las repetidas órdenes y providencias dadas anteriormente... se ha frecuentado comercio ilícito entre vasallos míos y los comerciantes extranjeros.[685]

Tal orden virreinal venía a insistir sobre algo que ya estaba esbozado desde tiempo atrás, pues en 1561 Felipe II ordenó a virreyes y gobernadores que establecieran una vigilancia para seguridad de los principales puertos americanos, orden repetida en 1591 y 1611 y que debería desarrollarse colocando en la costa dos o más centinelas «que siempre atalayen y velen», cambiándolos de emplazamiento cuando se estimara oportuno. De esta manera, la costa quedaría jalonada por una serie de puestos que tendría como misión descubrir la proximidad enemiga y también evitar el contrabando. En cierto modo, el dispositivo de vigilancia que se pretendía establecer recuerda el existente en las costas españolas y de los territorios dependientes de la Monarquía Hispánica en el Mediterráneo.[686] Los puestos que se establecieran deberían ser vigilados por el gobernador y dependerían del ejército.

> Bajo el argumento de motivos de seguridad, el encargado del puesto de vigilancia debía ser español de origen o de ascendencia, o bien un criollo o un mestizo, procurando que en esa faena no se ocupase a indígenas. Pero en la práctica quienes debieron otear el horizonte desde la atalaya fueron los mayas atalayeros, aunque también pudo utilizarse a negros, mulatos o pardos.[687]

El establecimiento de un vigía no era nada costoso, ya que no requería más que una construcción mínima protectora, que se hacía de materiales muy ligeros, lo que permitía trasladarla de un sitio a otro si se consideraba oportuno. Tampoco tenía costo significativo el sistema de señales para comunicarse los avisos, pues se hacía con humo u hogueras o mandando algún mensaje, que corría de un puesto a otro. Más costoso resultaba el pago de salarios a los vigías, cuyo horario de trabajo no está claro (en 1766 realizaban su cometido dos o tres veces al día).

> Desde los albores de la Colonia en Yucatán y hasta la primera mitad del siglo XVIII, la manera en que se adjudicaba a alguien una vigía fue por medio de la decisión directa y unipersonal del gobernador. Posteriormente, a partir de la segunda mitad de esa centuria, el proceso de selección siguió otros pasos, aunque en el fondo era la misma vía de designación, ya que los candidatos al puesto eran seleccionados por las autoridades civiles o militares de la subdelegación donde se hallase el puesto a cubrir, según las «cualidades» de los solicitantes, que de todas manera debían recibir el visto bueno de la máxima autoridad de la provincia.[688]

Ignoramos la eficacia del sistema para la corona, pero suscita grandes dudas, pues algunos puestos de vigía se vendían y los compradores procurarían resarcirse, ya que si bien algunos estaban remunerados y ello podría ser el medio de recuperar el desembolso y mantener unos ingresos, otros no lo estaban y, sin embargo, eran codiciados por los beneficios que podían obtener con su complicidad en el contrabando, aparte de lo que podría significar como medio de ascensión social para un labrador o un pescador.

El contrabando que se realizaba a través de las Flotas y el Galeón, en principio, parecía el más fácil de atajar, pero la connivencia de oficiales reales y mercaderes hizo fracasar los intentos de impedirlo, pese a la reiteración de las prohibiciones y amenazas emitidas en este sentido por la corona.

Según lo estipulado en el «Asiento ajustado entre las dos Majestades Catholica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros», acordado en cumplimiento de lo estipulado en la paz de Utrecht de 1713, los ingleses desplazaban a la Compañía de Guinea portuguesa del comercio de esclavos con las posesiones españolas, comprometiéndose a llevar 144.000 negros en un plazo de treinta años y además se les permitía a los ingleses a enviar anualmente un navío de 500 toneladas con mercancías a Veracruz, Cartagena y Portobelo. Se trataba del Navío de Permiso, que se convirtió en uno de los más importantes vulneradores del comercio legal, empezando porque entre 1714 y 1716 no se pudo enviar el buque y la compañía consiguió que para resarcirse la corona española autorizara en 1716 que las toneladas se incrementaran a 650 como indemnización de las 1.500 que no había podido enviar en esos años, aumento que se permitiría hasta 1727, pero como hubo otras interrupciones, acabó siendo el tonelaje habitual reconocido hasta que terminó la concesión.

La vulneración inglesa de lo acordado en el Navío de Permiso era sobradamente conocida, y así la denunciaba un funcionario de la corona, testigo de lo que ocurría en la feria de Portobelo de 1722:

> Al mismo tiempo que el bajel permitido concurría con los galeones en aquel puerto, fuera de él se estacionó, a espaldas del cerro y castillo de Todo-Fierro que entonces defendía la entrada a la ciudad, una flota de paquebotes, bergantines, goletas y balandras en número de veintiuno, la mayor parte ingleses de Jamaica, a que se agregaban los demás de otras colonias holandesas, francesas y dinamarquesas, que con el seguro de no haber guardacostas, ni poder el Comandante de los galeones separar los navíos de guerra de su comando de la conserva y guardia de los mercantes, hacían otra, duplicada y abierta Feria, poco menos abundante y surtida que la de Portobelo.[689]

Gracias a este permiso, los ingleses fueron creando un complejo mecanismo llegando a establecer representantes en las ciudades más importantes y por diversos medios…

> … fueron introduciendo grandes cantidades de mercancías que rebasan el permiso concedido. Así era frecuente la estancia en diferentes puertos, a la vez, de varios «navíos de permiso». También era práctica

frecuente que con motivo de avituallar el navío surto en el puerto se introdujeran en él nuevos productos almacenados en otros barcos que permanecían en alta mar.[690]

Tampoco era desdeñable la actividad contrabandista que se desarrollaba entre las colonias españolas —entre Venezuela y México por el Caribe y entre Perú y México por el Pacífico—, que realizaban los naturales aprovechando su connivencia con los extranjeros, que con barcos exclusivamente dedicados a este tráfico arribaban a zonas apartadas o deshabitadas.

Luisiana y Tejas, la Laguna de Término, Campeche y Tabasco fueron indudablemente los focos principales adonde llegaban los barcos extranjeros y de donde partían las recuas con el contrabando.

Franceses, ingleses, holandeses, suecos fueron los principales pueblos que practicaron este comercio. Infinidad de Reales Cédulas dimanaron de la corona en esta primera mitad del siglo XVIII, prohibiendo en unas el contrabando practicado por los extranjeros, en otras concretamente el de alguna nación.[691]

PÉRDIDAS EN LA CARRERA DE INDIAS

Pese al hecho de que las corrientes marinas y de aire impusieran unas rutas previsibles en la navegación atlántica, las pérdidas sufridas en la Carrera de Indias debidas a la acción de los enemigos fueron pocas, lo que habla a favor de la eficiencia del sistema de flotas español. Además de ir armados los barcos mercantes, los galeones de escolta iban igualmente dotados de artillería, y si bien los ocho destinados a la Flota de Tierra Firme y los dos a la de Nueva España podían no representar una fuerza poderosa, sí eran una realidad disuasoria porque los enemigos raramente podrían conseguir una fuerza igual o superior.

Es cierto que hay una excepción —ya aludida con antelación —, la ocurrida en la bahía cubana de Matanzas en 1628, cuando la Flota de Nueva España compuesta por unos 20 navíos fue sorprendida por otra holandesa de 300 barcos, 3.000 hombres y 700 cañones, que destruyó a la española y se apoderó de los 6.000.000 de pesos que llevaba. Un desastre que se produjo, entre otras cosas, por la inusual falta de información sobre los movi-

mientos del enemigo. Pero no obtuvieron los enemigos otro éxito comparable.

En 1656, cuando la Flota de Tierra Firme se aproximaba a Cádiz, el inglés Blake pudo capturar a la capitana y un galeón, lo que le reportó un beneficio de 2.000.000 de pesos. En 1657 también los ingleses atacaron en Canarias a la Flota de Nueva España, que se había refugiado allí; los atacantes la destruyeron casi por completo, logrando salvar los españoles solo una parte del tesoro. Estos fueron los reveses más significativos sufridos por las flotas en la Carrera de Indias; lo demás fueron capturas o hundimientos de barcos aislados, que significaron poco en el conjunto del tráfico indiano, más afectado, indudablemente, por el fraude y el contrabando.

En las adversidades sufridas por los barcos españoles que cruzaban el Atlántico y el Pacífico, las debidas a acciones de los enemigos fueron sensiblemente inferiores —sin punto de comparación— a las causadas por los infortunios climatológicos y los naufragios.

6

NAUFRAGIOS. LOS ATAQUES Y LA DEFENSA

Tres amenazas se cernieron siempre sobre las Flotas de Indias: tempestades, naufragios y las que suponían piratas, corsarios y filibusteros. En el Atlántico, el mar de las Damas era una especie de remanso en comparación con otras latitudes de ese océano y determinadas épocas del año en que eran frecuentes las tempestades. Llegar a América no suponía verse a salvo, pues el golfo mexicano era otro escenario pródigo en tormentas y aún peor era el canal de las Bahamas. La tranquilidad de las aguas del Mar del Sur, cuando desembocó en él la expedición de Magallanes y Elcano en 1520, sorprendió a los expedicionarios, cuyo jefe decidió cambiarle el nombre por el de Pacífico. Pero fue una ilusión pasajera, ya que muy pronto aquellas aguas mostrarían su peligrosidad como escenario de grandes tormentas. Muchos barcos y vidas se perdieron por esta causa,[692] si bien es verdad que las mejoras en la construcción naval fueron preparando a los navíos para resistir mejor este azote marítimo.

En una de las cláusulas del tratado hispano-francés de 1598 se admitía por parte española la anulación de la intervención pon-

tificia al oeste del meridiano de las Azores y al sur del trópico de Cáncer, con lo que se inhabilitaba la vigencia de las bulas pontificias que reservaban América a la Monarquía española. Se ha señalado esta circunstancia como la que marca el cambio en la geoestrategia atlántica al considerarse las potencias europeas con derecho a conseguir territorios en el Nuevo Mundo. Pero el predominio español ultramarino ya estaba siendo contestado por corsarios y piratas, cuyos ataques y la necesidad española de preservar las flotas y los territorios mueven a la corona a desarrollar un ambicioso plan defensivo, que pone en marcha Felipe II y se irá completando hasta finales del siglo XVIII, polarizando la atención especialmente en el Caribe, donde el esfuerzo fortificador es tan manifiesto que ha sido calificado como «el lago de piedra».

TEMPESTADES Y NAUFRAGIOS

Se ha señalado que entre 1504 y 1650 se perdieron 519 barcos de la Carrera de Indias.[693] Las pérdidas en el siglo XVIII fueron sensiblemente inferiores y aun así un huracán hundió dos flotas en 1715 en las Bahamas, donde también naufragó años después, en 1733, la flota de Rodrigo de Torres. Los barcos que se perdieron en el siglo de la Ilustración pertenecientes a las flotas fueron 81, a los que hay que sumar otros cuatro por incendio, la mayoría en el viaje de regreso, situaciones en las que no faltó la picaresca, pues no pocos de esos siniestros obedecían al cobro de seguros marítimos o la no conveniencia de declarar géneros de contrabando, entre otras triquiñuelas.

En todo momento de la Carrera de Indias el naufragio fue un peligro constante. Los más frecuentes y los de peores proporciones se debían a tempestades y a la ineptitud de los pilotos. Le seguían en importancia las varadas, la sobrecarga, los incendios y el choque con arrecifes y escollos, a lo que hay que unir los que

se producían por huir de los piratas o evitar ataques en tiempos de guerra.[694]

> A pesar de los avances realizados por las técnicas náuticas durante el Renacimiento, navegar entre España y sus Indias Occidentales constituía en los siglos XVI y XVII una aventura que todavía entrañaba un considerable riesgo. En esos doscientos años se perdieron alrededor de setecientas embarcaciones y decenas de miles de hombres perecieron en los naufragios. Otros muchos barcos y hombres se vieron expuestos a gravísimos peligros aunque finalmente consiguieron escapar.[695]

Tormentas y hundimientos son trances difíciles en los que hay que saber reaccionar para tener posibilidades de superarlos con éxito. Por eso, algunos tratadistas se refieren a ellos con indicaciones de lo que procede hacer llegado el caso. Por ejemplo, Escalante de Mendoza[696] escribe que antes de que la tormenta comience, el capitán debe repartir comida y vino entre sus hombres porque así afrontarán mejor la situación diciéndoles «ea hermanos, comed y bebed y haced como gente de bien y no temáis porque esto no es nada, que Dios Nuestro Señor es y será con nosotros». Por su parte, Alonso de Chaves[697] se extiende en la adopción de unas medidas que no entorpezcan la lucha contra los elementos, como el despejar la cubierta de cuanto pueda estorbar la realización de las maniobras, colocar la nave contra las olas, mantener las bombas de achique en funcionamiento constante. Si el peligro se agrava haciendo previsible el hundimiento, entonces se deben cortar los mástiles, y si se hubieran perdido las anclas, utilizar como tales los cañones atados con cabos para tratar de evitar que el agua empuje la embarcación contra el litoral. Y cuando nada de ello dé resultado, entonces llegado es el momento de encomendarse a Dios y a toda la corte celestial como último recurso para salvarse, pues una tormenta o huracán resultaban muchos más persuasivos que el mejor sermón del predicador más inspirado.

Cuando se producía el naufragio, en los viajes de ida se daba prioridad en la salvación al azogue, las bulas y las ropas, mientras que en los de vuelta el objetivo primordial era salvar los

metales preciosos, cuya salvaguarda, a veces, inducía a emplear recursos llamativos, como hizo Álvaro Flores, general de la Armada de la Guarda, que en 1589 en la travesía de regreso a Sevilla, navegaba con 24 navíos, de los que la mitad eran pataches, a los que se transbordaría la plata en caso de peligro, pero los «salvaplatas» no pudieron cumplir con su cometido, pues también fueron dispersados por la tormenta.[698]

Después de los metales, en orden a la salvación, en teoría tenían preferencia mujeres y niños, seguidos de viejos, enfermos, impedidos y clérigos, después pasajeros y esclavos, a continuación los pajes y los marineros más viejos. Una vez que solo quedaran a bordo el capitán, el maestre, el piloto, el contramaestre y demás responsables, si era posible se podían trasladar a otras naves artículos caros, como sedas y cochinilla y grana. Pero este orden no se respetaba y raramente se dio prioridad al género femenino y a los niños; es más, la gente de mar solía adelantarse para ocupar un lugar en la lancha o en el batel, incluso recurriendo a la amenaza con cuchillos y armas y, una vez en el mar, prometer que regresarían o enviarían ayuda. En el desorden y el miedo que se producían cuando el peligro acuciaba afloraba la insubordinación, pues ni los lazos familiares entre componentes de la tripulación y de sus mandos se respetaban al buscar la propia salvación, que impulsaba a muchos a lanzarse al agua con la esperanza de alcanzar nadando una playa o costa que se creía cercana y podía no estarlo tanto.

Conseguir un sitio en la barca o batel no significaba tener garantizada la salvación. El hambre y la sed hacían presagiar la muerte y tratar de evitarla provocaba situaciones extremas, como el recurso al canibalismo, lo que se producía en más ocasiones de las que se pudiera pensar, y de ello da noticia Fernández de Oviedo —no es el único—, quien refiere entre otros, un caso en el que treinta supervivientes se devoraron unos a otros, terminando el viaje solamente tres.[699] Ahora bien, los horrores que describe Fernández de Oviedo no se producían solo en los na-

víos españoles, pues situaciones similares se daban entre portugueses, franceses, ingleses y holandeses.[700] Ni que decir tiene que al enfrentarse a la muerte cabían muchas actitudes. Por ejemplo, el naufragio en 1631 de *Nuestra Señora del Juncal*, capitana, al mando de Andrés de Aristizábal, de la flota mandada por el general Miguel de Echazarreta, muerto en Veracruz y sustituido por el almirante Andrés Serrano. Aristizábal, al ver la difícil situación ordenó sacar la barca para que pudieran salvarse algunos ilustres viajeros, como el marqués de Salinas, pero no se pudo sacar y el marqués y sus distinguidos compañeros de viaje…

> … se fueron a la cámara de popa y se encerraron en ella y que el dicho almirante y el veedor y escribano real y el alférez de la infantería sobrino del dicho almirante y otros que con ellos estaban hicieron lo mismo en la chopa [toldilla] y camarote de arriba y la gente de mar y soldados y pasajeros comenzaron a meterse debajo del alcázar e hicieron cruces de palitos y comenzaron a tomar imágenes y en esto hicieron demostraciones de contrición abrazándose los unos a los otros, pidiendo perdón.

Sin embargo, el hundimiento de la nao liberó la barca y en ella pudieron salvarse unos 30 hombres que no habían desfallecido en la adversidad, escapando a la suerte que corrieron 223 tripulantes y otros tantos del pasaje.[701]

Entre las obligaciones de los caballeros y de los altos funcionarios indianos estaba el morir cristianamente y procurar que sus subordinados también lo hicieran, y una buena muestra la tenemos en la conducta de don Alonso de Zuazo, cuya carabela se perdió en los arrecifes de los Alacranes en 1524, pereciendo la mayor parte de las sesenta personas que llevaba. El comportamiento de Zuazo lo propone Fernández de Oviedo como ejemplo a seguir. El trance ha sido resumido así:

> Las escenas vividas por los supervivientes fueron dramáticas y la fe de la mayor parte de ellos se tambaleaba ante tanta desgracia. Algunos de los moribundos, en los delirios de la agonía, tenían visiones celestiales donde los santos les indicaban la existencia de pozos de agua que luego no podían encontrar. Cuando los tripulantes y pasajeros llegaban a expresar al licenciado Zuazo sus dudas y desconfianzas sobre la ayuda divina, este los animaba organizando procesiones, les daba seguridad promoviendo confesiones mutuas de los pecados y les invitaba a realizar votos de castidad temporal o perpetua para propiciar la benevolencia del Cielo.[702]

Pero no todos los nobles se conducían acordes con su condición en circunstancias críticas, como sucedió con don Juan Benavides, general de la flota capturada por los holandeses en Matanzas (Cuba) en 1628, quien dominado por el miedo abandonó a los galeones (en los que se perdieron millones de pesos). Una huida que le valió al general un largo cautiverio en Carmona y su ejecución en la plaza sevillana de San Francisco.

Por otra parte, la percepción del peligro era diferente entre los dueños de los navíos cuando iban a bordo y la tripulación, pues aquellos no dudaban en poner en peligro su vida tratando de salvar su dinero, hasta el punto de que dificultaban la salvación de la nave para evitar que la tripulación la abandonase y no se pudiera salvar la carga. Sobre el particular, Juan de Escalante es bastante explícito al hablar de sí mismo, pues no en vano era propietario de naos, aconsejando a los patrones que cortasen toda posibilidad de retirada a la tripulación, como desamarrar los botes auxiliares, aunque si se navegaba en conserva, las otras naves podrían socorrerlos con sus chalupas. Él nos dice qué hizo en cierta ocasión:

> Luego en viniendo la noche yo mandé apagar mi farol y, apagado, mandé gobernar una cuarta fuera del camino que se traía, con lo cual cuando otro día amaneció, no pareció ni se vio ninguna de las naos de nuestra compañía. Y como los marineros y gente que iba dentro vieron que habían quedado solos, determinaron dar a la bomba y buscar remedio para estancar el agua, e yo señor afirmo que dentro de doce horas estaba la nao más estancada que ninguna de las otras y así llegamos con la voluntad de Dios a España tan bien como todas las demás.[703]

Los componentes de las tripulaciones, tan ignorantes como muchos pasajeros y todos ellos con el común denominador de la pobreza o en sus límites, en las horas críticas no tenían que atender cuestiones de orgullo o dignidad y buscaban salvarse con oraciones —nada tan significativo al respecto que los nombres que se imponían a las embarcaciones— y conjuros a fuerzas mágicas. Se invocaba, sobre todo, a la Virgen y a los santos y con menos frecuencia directamente a Dios, a Jesucristo y al Espíritu Santo. En suma, se buscaban intermediarios, particular-

mente la Madre, para aplacar los castigos de que fueran merecedores, máxime cuando la ausencia de clérigos no podía ofrecer la absolución general. El concepto negativo que se tiene del mar desde la Edad Media tiene su origen en textos bíblicos, como el Génesis, los Salmos o el Libro de Job.

> El océano se representa en la Biblia como un instrumento de punición, donde incluso las aguas tienen voz, pues su constante rumor es el eco que invita al arrepentimiento.
>
> Posiblemente el argumento del diluvio, tema fundamental en la historia del hombre occidental, influyó de manera contundente en la percepción del mar de las sociedades del Renacimiento…
>
> Bajo esta perspectiva, mar y pecado se relacionan constantemente. Las grandes extensiones de agua fungieron como elemento punitivo por excelencia.[704]

En los momentos angustiosos de una tormenta o en la inminencia de un naufragio, lógico era recurrir a la ayuda y al perdón divino, rezando, haciendo promesas y comprometiéndose con penitencias. Pero en los medios populares de entonces también persistían las prácticas y creencias relacionadas con la magia.

El fuego de San Telmo era considerado como una señal de buen augurio, pero también se intentaban conjuros contra genios malignos y fantasmas, empleando flautas para que los vientos fueran favorables, arrojando al mar biblias, medallas, crucifijos y libros sagrados para aplacar las aguas, aparte de amuletos a los que se atribuían cualidades mágicas protectoras y de los numerosos exvotos que decoran paredes y altares de santuarios y lugares de devoción, consecuencia de promesas hechas en situaciones difíciles y peligrosas que se resolvieron bien. Las tormentas —que no eran consideradas fenómenos naturales—[705] eran la causa mayoritaria de los naufragios y hundimientos, pero con frecuencia se achacaban a los manejos de brujas y demonios o monstruos que poblaban el océano, capaces de hundir barcos enteros, algo que todavía tenía cabida en el imaginario popular europeo, sobre todo tierra adentro.[706] Una tormenta era buena oportunidad para que los religiosos la presentaran como materialización de la ira divina. No obstante…

> ... hay que tener en cuenta que el conocimiento adquirido por los navegantes ibéricos sobre los circuitos de vientos y corrientes oceánicos y de sus ciclos climáticos proporcionaba a los naufragios una alta posibilidad de ser explicados mediante causas puramente naturales. Los hombres de la Carrera de Indias ya sabían que desde finales de verano comenzaban a soplar en el golfo de México los terribles vientos nortes y que en el canal de Bahamas acechaban las amenazas de los huracanes. Si una expedición se aventuraba en aquellas fechas en estos parajes, el porcentaje de posibilidades de sufrir un accidente era muy alto...
>
> Precisamente por eso, en las investigaciones oficiales realizadas tras los naufragios de los navíos de la Carrera de Indias, las causas que más comúnmente se aducen tienen que ver con problemas de sobrecarga, deficiencias en las carenas, falta de tripulantes expertos, errores de apreciación de los pilotos y, por supuesto, la inevitable fuerza de las olas.[707]

Pese a todo, estaba muy generalizada la explicación de los naufragios atribuyéndolos a causas diversas: intervención de demonios, castigo divino por los pecados cometidos y causas naturales. Ahora bien, presentar a un personaje divino como responsable del naufragio era alegato frecuente entre los que eran acusados de cobardía, codicia o incompetencia, pues era mejor justificación que un galeón se perdiera como castigo a los pecados que el reconocimiento de la impericia o la imprudencia.

El naufragio de un navío no solo causaba pérdidas humanas, sino también económicas, que podían ser totales o parciales, según lo que se pudiera salvar o no de la carga que llevara, incluidos pertrechos y cañones. En los casos en que había recuperaciones, la corona asumía las tareas de devolver lo rescatado a sus dueños, pues siempre la parte correspondiente a la Hacienda Real era la más importante del cargamento. Casos de pérdidas significativas fueron, por ejemplo, las 25 naves con 200.000 pesos en oro que se fueron a pique de las 30 que componían la flota al mando de Antonio de Torres, que en 1502, cuando regresaba de Santo Domingo, fue sorprendida por un temporal en el canal de la Mona, que separa Puerto Rico de La Española. Otro caso notorio fue el ocurrido en 1631; la capitana y la almiranta de la Flota de Nueva España se perdieron en el golfo de México cuando regresaban, llevándose al fondo 1.500.000 pesos de plata destinados al rey, que sumados al importe de la grana registrada elevaba las pérdidas a 4,5 millones, lo que le hizo decir —tal vez

con exageración— al virrey, marqués de Cerralvo, que era la más rica de cuantas se habían enviado desde la conquista de Nueva España. Cargamento superado por el perdido en 1682, 6.000.000 de pesos, al hundirse cuatro buques de la Flota de Tierra Firme mandada por el marqués de Brenes.

> Con todo, el momento en que los naufragios en la Carrera de Indias pudieron influir de manera más decisiva fue entre los años 1589 y 1591. Ese periodo constituyó un verdadero «trienio negro» para las rutas españolas del Atlántico en un momento clave de la lucha contra Inglaterra por el dominio de este océano. En esos años los temporales echaron a pique como mínimo medio centenar de buques con un arqueo total de unas 15.000 toneladas.[708]

Se trataba de las Flotas de Nueva España (1589) al mando del general Martín Pérez de Olazábal, y las de Diego de la Rivera (Nueva España) y Antonio Navarro del Prado (Tierra Firme) cuando regresaban juntas: se perdieron la mitad, más o menos, de los 87 barcos que iniciaron el viaje de vuelta.

La determinación de a quién pertenecían los objetos rescatados podía ser relativamente fácil, pues había algunos que se distinguían claramente y sus dueños eran localizables con facilidad, pero en otros casos no había posibilidad tan clara y no faltaron pugnas entre propietarios y aseguradoras por hacerse con los cañones y anclas que se habían podido recuperar. En definitiva, se originaba una confusión que la corona se propuso desde el primer momento aclarar, asumiendo la dirección de los rescates y la devolución a sus dueños de lo rescatado, una responsabilidad que encomendó a sus oficiales o a particulares mediante el oportuno asiento o acuerdo, por el que a cambio de utilizar los buzos y personal especializado con los que contaban, recibirían una compensación económica. La Casa de Contratación fue la principal implicada en esta actividad, si bien la corona delegó algunas competencias en el Consulado del Comercio sevillano, que extendió luego a los consulados limeño y mexicano. El hispalense, según el capítulo 22 de sus ordenanzas, debía llevar un libro en que se pusieran «por memoria todas las naos que se

perdieren en el camino de las Indias, así de ida como de venida y en qué lugares se perdieron y si hay nueva que escapó alguna mercadería, u oro o plata»,[709] tarea de la que se ocupaba el Consulado, si bien supervisado por los oficiales de la Casa de Contratación.

Al contemplar el mapa que refleja las pérdidas de navíos en la Carrera de Indias entre 1550 y 1650,[710] nos encontramos con un panorama que impresiona. En números absolutos, en el viaje de ida es poco significativo en el conjunto, pues se pierden unos 20 barcos en el trayecto a Canarias y en el archipiélago. Las grandes pérdidas se producen ya en América y en el viaje de regreso. En ese ámbito, Santo Domingo, Jamaica y las islas del entorno constituyen uno de los escenarios más dramáticos, que se ve superado por el cordón desde el Yucatán al canal de las Bahamas y Cuba, donde los naufragios fueron especialmente abundantes, lo mismo que a la altura de las Bermudas.

Portobelo, Cartagena de Indias, Veracruz y Madeira constituyeron otros tantos escenarios de naufragios más o menos frecuentes, superados por los que ocurrieron en torno a las Azores, otro de los puntos especialmente dramáticos de la Carrera de Indias, como lo fueron la barra de Sanlúcar de Barrameda y lugares aledaños. También se registraron naufragios en Lisboa y sus proximidades, así como en la costa gallega. Como podemos considerar a la vista de los datos anteriores, había un amplio campo de actuación para los rescates de las cargas hundidas, pero ello solo podría hacerse en aquellos lugares accesibles, bien en los que los barcos tardaban en hundirse o donde a los pecios podían llegar los buzos. En cuanto a las víctimas humanas, son muy difíciles de calcular, pues los pasajeros ilegales a Indias fueron más que los registrados legalmente en la Casa de la Contratación. De barcos perdidos y náufragos muertos puede darnos una idea muy indicativa el siguiente cuadro, elaborado por Pérez-Mallaína.[711]

AÑO	LUGAR	MANDO	BUQUES	MUERTOS
1502	Canal de la Mona	Antonio de Torres	20/25	500
1555	Playa de Zahara	Cosme Rodríguez Farfán	Nao *Santa Cruz*	200
1590	Veracruz	Antonio Navarro de Prado	16	200
1591	Entre Bahamas y Azores	Diego de la Rivera Antonio Navarro de Prado	20/30	500
1600	Veracruz	Pedro Escobar Melgarejo	14	900
1605	Cumaná	Luis de Córdoba	4	800
1607	Cerca de Lisboa	Sancho Pardo de Osorio	2	600
1622	Canal de las Bahamas Islas Bermudas	Marqués de Cadereyta Fernando de Sousa	13	1.000
1627	San Juan de Luz	Manuel de Meneses	7	2.000
1631	Costa de Campeche	Manuel Serrano	2	700
1641	Los Abrojos	Juan de Villavicencio	Galeón *Concepción*	350
1656	Los Mimbres	Matías de Orellana	Galeón *Maravillas*	600
1660	Cádiz	Pablo Fernández Contreras	6	1.500
1681	Cartagena-Portobelo	Marqués de Brenes	4	500
1685	Paita	Tomás Palavicino	Galeón *San José*	400

Uno de los lugares donde el paso de los galeones era más comprometido fue la barra de Sanlúcar, donde muchas naves embarrancaron y se perdieron. Una muestra:

> En los naufragios del siglo XVI pudieron perderse unos 16 navíos, de los que seis ocurrieron en Arenas Gordas, tres en la costa portuguesa, uno... en el Portil en 1544, otros en la afuera de Sanlúcar, sin especificar dónde, en 1551, dos en Palos, en 1563 y 1581, en el Picacho en 1581, en el Brazo de la Torre en 1582 y en Ayamonte en 1595.
>
> En el siglo XVII pudieron naufragar unos 11 navíos, de los que seis ocurrieron en las costas portuguesas: dos en Arenas Gordas, uno en Carboneros en 1612, otro a 50 leguas de Cádiz, sin especificar dónde, en 1621 y otro en la barra de Huelva en 1657.
>
> En el siglo XVIII... cinco navíos que prácticamente todos naufragaron en sitios concretos de las costas onubenses, como son dos en Ayamonte en 1733 y 1758, uno en la Torre del Asperillo en 1747... Además de estos navíos, hay una gran cantidad de naos mercantes que naufragan... con la Ley de Libre Comercio.[712]

La proximidad de la Casa de Contratación a ese lugar hizo que las tareas de rescate las asumieran directamente sus oficiales, estableciendo además en la ciudad de la desembocadura del Guadalquivir autoridades permanentes encargadas de recibir los rescates de objetos y mercancías que se lograran recuperar. En una o dos jornadas podían llegar a Sanlúcar o a otras localidades de esa costa un oidor de la Audiencia de la Casa de Contratación, un escribano y un alguacil, que eran la encarnación de la burocracia encargada de esclarecer quiénes tenían derecho a algo de lo rescatado, lo que no siempre resultaba fácil. En América, las recuperaciones corrían a cargo de los gobernadores locales y los oficiales de la Hacienda Real eran avisados para que supervisaran las operaciones, tareas que también podían hacer familiares o protegidos de los gobernadores.

> Por muy accidental, imprevisible y natural que sea la causa de una gran catástrofe, siempre hay una persona cuya responsabilidad ante los hechos es más directa... cuando se trataba de buscar una persona a la que pudieran pedirles cuentas, las miradas recaían sobre los comandantes militares de la flotas y sobre los pilotos de las embarcaciones.
>
> Hay que reconocer, sin embargo, que en los siglos XVI y XVII, los generales, almirantes y capitanes de los galeones de escolta, a pesar de que tenían bajo su autoridad a la mayor parte de las embarcaciones de la Carrera, no recibieron, por regla general, unos castigos proporcionales a su alta responsabilidad.[713]

La verdad es que estos personajes tenían recursos y amigos sobrados —y en muchos casos, su nobleza como alegato— para escapar con bien o mínimos costos de las investigaciones. La presunción de inocencia, a los únicos que se les reconocía, les resultaba muy favorable. No tenían tanta suerte los pilotos, gen-

tes humildes que empezaban de simples marineros, por lo que carecían de amigos poderosos y de dinero para sobornos. Además, como eran los responsables de la navegación, cualquier accidente en la mar se les podía imputar. Culpables o no, la huida era una opción para evitar la condena; otra posibilidad era plantear recursos jurídicos, de los que eran muy frecuentes los de «dejación», es decir, que el escribano dejara constancia de que abandonaba el barco sin llevarse otra cosa que su ropa, lo que podía librarle de ser acusado de quedarse con una parte de la carga y luego provocar el hundimiento.

A ambos lados del océano, para los rescates se empleaban campanas de buceo y molinetes con los que subir los cañones, anclas y demás objetos pesados. Por otro lado, había que convencer por persuasión, amenaza de encarcelamiento o excomunión a los naturales de que devolvieran lo que habían encontrado o robado en la playa y en los restos del naufragio, pues el pillaje era cosa frecuente cuando se producía un naufragio en una costa peligrosa («costas bárbaras», como las de las Azores y las Bahamas, por ejemplo), pero accesible desde tierra, cuando abundaba la población sin que hubiera cerca un núcleo urbano importante con fuerzas represivas y cuando el navío no se hundía por completo, resultaba vivible desde tierra y era fácilmente abordable. En esas circunstancias, el pillaje podía provocar también violencia contra los supervivientes, para apropiarse de las mercancías.

> Los accidentes en el mar dejaban al descubierto algunas fisuras por donde salían a relucir usos ilícitos del sistema mercantil…
>
> Las investigaciones que seguían a los naufragios solían poner de manifiesto la imposibilidad de establecer las responsabilidades económicas de cada persona, pues buena parte de las operaciones aseguradoras y crediticias estaban realizadas mediante operaciones «en confianza» que no dejaban prácticamente ningún rastro documental. Pero más evidente todavía era que desde el comienzo de la Carrera de Indias todos los barcos eran portadores de un intenso contrabando…
>
> Existe la tendencia a relacionar el nivel de decadencia político-militar con el grado de corrupción económica y contrabando, cuando, por el contrario, dicho binomio no es tan evidente y no parece que sea tan fácil establecer una relación causa-efecto entre ambos.[714]

Por otro lado, no faltan casos en que se lanzaba al mar parte de la carga para conseguir darle mayor estabilidad al buque, concluyendo el viaje sin mayores problemas y con la mayor parte de la carga a salvo. Funcionaba entonces un mecanismo de compensación, por el cual el que había perdido sus mercancías era resarcido por los que las habían salvado. Así se conseguía que nadie quedara arruinado y todos tuvieran una merma proporcional: se trataba de la denominada antaño avería gruesa. Aunque durante los siglos XVI y XVII los maestres continuaban usando el procedimiento heredado de la Edad Media, no resultaba fácil lograr tal solidaridad en la desgracia y había que recurrir a largos pleitos para conseguirla.

En estos casos, el procedimiento era el siguiente. Cuando un maestre llegaba con su barco después de superar un momento crítico lanzando al mar parte de la carga («alijar la carga»), solicitaba a la Casa de Contratación que se declarase el caso de avería gruesa, prestándose a relatar lo sucedido, teniendo que convencer a los jueces de la Audiencia de la Casa de que el percance se había debido a las condiciones meteorológicas y no a la impericia o negligencia del piloto o de la tripulación. Si no los convencía, su suerte estaba echada. Si su declaración era aceptada, la Casa abría un pleito por «avería y caso fortuito» y pedía a los cargadores que nombrasen un procurador que llevara su representación. En numerosas ocasiones, no recibía respuesta alguna, por lo que se les requería en una segunda notificación, pero por el momento, contestaran o no, se les daba por enterados. Ello hacía que algunos respondieran poniendo en duda los hechos, pues no había pruebas de que se hubiese alijado la mercancía y que si llegó a producirse tal circunstancia fue debido al mal gobierno del barco, a la insuficiente tripulación y a ir el navío sobrecargado. Eso ponía de relieve que la solidaridad brillaba por su ausencia y que en más de una ocasión el desprenderse de parte de la carga era fingido.

En consecuencia, el maestre tenía que presentar los oportunos documentos justificadores del suceso, que no solo debían ser originales, sino también simultáneos a los hechos, o sea, redactados en plena tormenta con las firmas del escribano de a bordo, del maestre, del piloto, del contramaestre y de algunos tripulantes, pues debía constar que la tripulación era la que había pedido más de una vez que se alijara la carga ante la imposibilidad de salvar la nave en la situación en que se encontraba: era el *requerimiento* al que seguía la *notificación* refrendada por el escribano y el *acuerdo*, donde maestre y tripulantes volvían a firmar. Seguía el *inventario* de las mercancías alijadas. Por último, en la prueba testifical, los testigos tenían que demostrar que la nave había pasado las visitas e inspecciones y que salió de puerto carenada, pertrechada y tripulada adecuadamente.

Cumplir con todos estos trámites llevaba meses, y al final de los mismos la Casa de Contratación declaraba el caso de avería gruesa, por lo que se procedía al reparto de las pérdidas, para lo cual cada parte nombraba a un *tercero* u hombre bueno, que debía ser aceptado por la parte contraria, y esos terceros eran los que estimaban el importe de lo que se había arrojado al agua, el valor total de la carga y del barco, obteniendo así el porcentaje de lo perdido. Solo faltaba entonces cobrar el importe de lo asignado a cada parte implicada en el caso, pero los que habían salvado su carga —algunos imposibles de localizar— no daban facilidades para dar la cantidad compensatoria que se le reclamaba, por lo que la posibilidad de que los maestres se resarcieran de las pérdidas por este procedimiento eran bastante remotas. Solo les quedaba la indemnización ajustada con los aseguradores.

Para mitigar las desgraciadas consecuencias de los desastres marítimos, armadores, cargadores y maestres recurrían, además de a las averías gruesas, a seguros y préstamos a riesgo. La avería gruesa era un mecanismo de ayuda mutua, por lo menos en teoría. Los seguros estaban dominados mayoritariamente por negociantes extranjeros, que en el siglo XVI eran sobre todo ita-

lianos, como los Centurión y los Negrón. A finales de siglo había en Sevilla doce aseguradores que vivían en la ciudad, de los que cinco eran de la familia Ansaldo y también había uno de ascendencia judía, Baltasar Espinoça. Desde 1556, por las ordenanzas del Consulado de Comercio sevillano, los corredores de seguros tenían perfectamente reglamentada su actividad y estaban obligados a llevar un registro donde anotaban todos los seguros que se había ajustado bajo su intervención y su cuantía, lo que podía dar una cierta garantía del cobro de las primas, pero muchos de los tratos se hicieron privadamente y no dejaron rastro. Los préstamos a riesgo financiaban actividades navales y mercantiles y si el objeto sobre el que se contrataba se perdía, el prestatario no tenía que pagar nada al prestamista. Una de sus variantes era el préstamo a cambio, por el que se devolvía capital e intereses en Indias, para beneficiarse del cambio entre monedas de diferente ley.[715]

Los naufragios tenían otra secuela, ya en Sevilla. En cuanto se tenía noticia de un suceso tal, acudían a la Casa de la Contratación los herederos de los marineros difuntos para reclamar las cantidades que se les adeudaban, reclamaciones que manifestaban auténticas tragedias familiares, ya que marineros y oficiales era normal que se acompañaran de sus hijos e, incluso, de sus sobrinos para que aprendieran la profesión, por lo que cuando una nave naufragaba, podían perderse varios miembros de una misma familia. En los barcos mercantes, la tripulación ganaba una soldada en función de los beneficios finales (paga «al monto de fletes»); las viudas y huérfanos podían llegar a percibir la totalidad de la paga. En los navíos del rey, los marineros se contrataban por una cantidad fija o por un sueldo mensual, como empezó a ser usual en el siglo XVII; el abono a ellos o a sus herederos se hacía calculando con toda precisión los días que hubieran trabajado desde que se enrolaron. Cada heredero debía demostrar que lo era, lo que le exigía recurrir a escribanos y procuradores, además de contar con testigos que apoyaran su condición de he-

redero y su solicitud. Además, no faltaron casos en que se suscitaron peleas en la reclamación de tan menguadas herencias.

En el caso del Galeón de Manila, pese a que hacía la ruta más peligrosa de las existentes, solo fueron capturados el *Santa Ana* (1587, en la Baja California), *Nuestra Señora de la Encarnación* (1709, en el mismo escenario), *Nuestra Señora de Covadonga* (1743, cuando llegaba a Filipinas) y el *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* (el de mayor porte de la Carrera, 1702, cerca de Filipinas). Por lo que respecta a los buques hundidos y desaparecidos, unos cálculos los cifran en 40 y otros los reducen a 26.

ATAQUES Y DEFENSA: DE LOS INICIOS A LOS ANTONELLI

Cuando Cristóbal Colón se presenta en octubre de 1492 en América, en el espacio caribeño, nadie podía imaginar que se abría una nueva perspectiva histórica al descubrir un continente y culminar treinta años después la primera circunnavegación. Entre ambos episodios se ha producido el asentamiento español en el islario caribeño, se ha puesto pie en el continente, se ha conquistado el Imperio azteca y surgen las primeras amenazas contra el predominio ultramarino castellano, que desde entonces no haría más que crecer. Al principio, sin una planificación con vistas al futuro, pues nadie sabía lo que los descubrimientos podían dar de sí. Más tarde, planificando un establecimiento que se quiere consolidar política, económica, social y culturalmente.

> El siglo XVI es suficiente para que España establezca puertos, conquiste el interior del continente y afiance su dominio sobre minas de plata y mano de obra indígena. Su Administración, su gente y su cultura echan raíces. Y en el Caribe, su mar interior, da comienzo a un eficaz cerrojo de piedra para salvaguardar su Imperio… al final del siglo XVII y a principios del XVIII, los enemigos llegados tardíamente deben conformarse con la periferia.
>
> La presencia hispana en América se consolida con el establecimiento de una red de puertos para unirla con las rutas de comercio y los circuitos financieros de Occidente a través de Sevilla… Esos fondeaderos, desafiados y vencidos muchas veces, pero nunca abrumados, se fortifican en la medida en que los conflic-

tos dinásticos y comerciales crecen en intensidad. Concretan el dominio español hasta convertirse en su fachada misma.[716]

El establecimiento de los primeros puertos y fondeaderos responde a cuestiones prácticas, ya que se eligen en función de la seguridad y protección que pueden dar a las naves que arriben a ellos, y con ese planteamiento se colonizan radas o ensenadas sin tener en cuenta la utilidad que puedan tener para la integración posterior de territorios interiores. Un ejemplo con el valor de paradigma es el de Cartagena de Indias, de fundación tardía (1533), pero de tan alto valor estratégico que desplaza a Santa Marta (descubierta en 1502 por Rodrigo de Bastidas, que la funda en 1525) como entrada al Nuevo Reino de Granada y como salvaguardia de Tierra Firme, a la que estaba muy próxima. La integración de la dispersión inicial en un todo protegido y administrado supuso un gran esfuerzo y un elevado costo para la corona, lo que explica que al igual que en la corte se levantaron voces proponiendo el abandono de los presidios norteafricanos por la dificultad y gasto elevado de su mantenimiento sin que reportaran beneficio alguno, también hubo quienes proponían que, ante la indefensión existente en muchos lugares, se abandonaran las zonas no beneficiosas para el Imperio dejando a los enemigos las no productivas, con la esperanza de que fueran disuasorias para su establecimiento. Pero ninguna de estas y aquellas voces y sus argumentos se escucharon.

A medida que la penetración en América se produce, va teniendo lugar una especie de reajuste en los asentamientos que irá consolidando el establecimiento español y ya en 1525 funciona una red portuaria en el Caribe formada por Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, Veracruz, Nombre de Dios, Santa Marta, Borburata (Puerto Cabello), Cumaná y la isla Margarita. La dinámica que se fue desarrollando hizo que, más tarde, Cuba desplazase a Santo Domingo, que su puerto de Santiago fuera el principal de las Antillas y que Cartagena de Indias estuviera en camino de ser un importante núcleo de rique-

za, mientras los territorios conquistados por Hernán Cortés se convertían en el virreinato de Nueva España en 1536.

El despliegue ultramarino español —y su riqueza— no podía menos que llamar la atención —y deseos de cuestionarlo— de las potencias rivales, aunque en la primera mitad del siglo XVI no buscaran la confrontación directa allende el mar, pero sí fomentaron una actividad corsaria, sobre todo los franceses, con los que Carlos V estuvo en guerra casi permanente desde 1521 hasta sus abdicaciones en 1555. Andando el siglo, a esa acción de corso y pirática se sumarían ingleses y holandeses. Sin embargo, se perdieron más barcos por naufragios debido a las malas circunstancias climatológicas que por los ataques de corsarios y piratas, en cuyo haber hay menos del 2 por ciento de los centenares de barcos que cruzan el Atlántico en el siglo XVI. Otra cosa es el contrabando.

> Mercaderes foráneos frecuentan aguas americanas en contravía de estrictas normas hispanas, disposiciones inaplicables en la práctica porque, desde muy temprano, y a causa del monopolio sevillano mismo, los suministros desde la península resultan insuficientes para suplir las necesidades americanas. Las quejas indianas por el desabastecimiento son frecuentes [y parejas con las de indefensión]. Las tragicómicas aventuras pioneras de John Hawkins en Santo Domingo en 1563 y su mal paso en Veracruz de 1568 ilustran la ambivalencia de los colonos. Con sus autoridades a la cabeza, acceden gustosamente a comerciar pero solo después de haber sido formalmente amenazados con represalias en caso de negarse.[717]

Los primeros en revisar el testamento de Adán, como jocosamente decía Francisco I que había que hacer, fueron los franceses, que querían establecerse en América y lo hicieron en La Florida, pero acabó con ellos Pedro Menéndez de Avilés[718] y Francia se sumiría en las Guerras de Religión que la incapacitaron para cualquier acción exterior.

El relevo lo tomaron los ingleses. Hawkins, Drake, Cavendish y Oxenham, entre otros, van a América dispuestos a obtener ganancias consiguiendo los productos que el monopolio reserva a España y a saquear puertos y ciudades para incrementarlas. De esta manera, antes de llegar al enfrentamiento directo hispano-inglés, el pillaje y el saqueo contribuyen a incrementar la ten-

sión que degeneraría en guerra abierta. Los asaltantes ingleses se apuntan algunos éxitos, como el conseguido por Drake en 1572, cuando con la ayuda de negros cimarrones consigue apoderarse de las mulas que llevaban la plata peruana desde Panamá a Nombre de Dios. Poco después, 1576-1577, acosa al comercio en el Pacífico y en la boca del Chagres, en el Caribe; otros recorren la desembocadura del río para hacerse con las canoas que iban cargadas de mercancías. Para entonces, los Países Bajos han iniciado la rebelión que desencadena la denominada guerra de los Ochenta Años. Sus barcos surcan todas las latitudes y se convertirán en los «carreteros del mar» por su actividad como intermediarios. Pero su acción contra la Monarquía Hispánica se orientará hacia Portugal, incorporado por Felipe II desde 1580. A partir de 1585 las relaciones con Inglaterra se endurecen y desde entonces hay guerra abierta: la denominada batalla del Atlántico.[719] Aunque de momento ni holandeses ni ingleses intentan asentarse en el Caribe, sí emprenden una incipiente penetración comercial en zonas marginales de las posesiones españolas.

La navegación en conserva con los galeones como protectores aseguraba el tránsito en mar abierto, mas los puertos permanecían casi inermes, las ciudades eran saqueadas, pero sus habitantes habían aprendido a ocultar sus caudales y huían hacia el interior, donde los atacantes no se atrevían a seguirlos. Pero no se van de vacío y exigen sustanciosos rescates, además de saquear cuanto pueden, de manera que cuanto más perceptible es la riqueza ultramarina de que disfruta España, más acuciantes son las amenazas y hay mayor urgencia en organizar una defensa eficiente.

No obstante, aunque el dinero escasea, algo se va haciendo. En Cartagena de Indias se levantan el fuerte de Vargas y la torre del Boquerón, en San Juan de Ulúa se construye el Muro de las Argollas para el atraque de los navíos, en San Juan de Puerto Rico se edifica la batería de El Morro, y en La Habana, la Fuerza Vieja. Pero no es bastante ni mucho menos. Por eso cuando la

agresión sube de punto en el último cuarto del siglo XVI, Felipe II empieza a preparar un plan de envergadura para proteger los puntos clave del dispositivo español en América, teniendo en cuenta las novedades que se han producido en la poliorcética, aplicando el baluarte como refuerzo de la muralla y recurriendo a ingenieros italianos, conocedores de los escritos de Tartaglia y perfeccionadores del nuevo sistema de fortificación.

Niccolò Fontana había nacido en Brescia en 1499. Cuando se produjo la ocupación de la ciudad por los franceses, su padre murió asesinado y él recibió varias heridas, entre ellas, un sablazo en la mandíbula que le provocó un defecto al hablar que le valió el apodo de *Tartaglia*, es decir, tartamudo. Nunca sobrado de dinero, se dedicó fundamentalmente a la enseñanza, que impartió en ciudades como Verona, Mantua y Venecia, donde en 1537 publicó *Nueva ciencia, esto es, invención recientemente descubierta como útil para todo especulador matemático, artillero y otro*, que era un tratado de balística, básicamente. Pero mayor trascendencia tuvo su obra publicada en 1546 con el título *Problemas e invenciones varias*. El arte militar y la balística ocupan los cuatro libros primeros, en los tres que siguen aborda la fortificación y la estática; hay otros dos libros de contenido relacionado con las matemáticas, pero lo que más interesó a sus contemporáneos fue la fortificación y el arte de la guerra, dadas las novedades que se estaban produciendo en el terreno bélico y que Italia estaba siendo uno de sus «laboratorios» de vanguardia.[720]

Antes de que Felipe II aplicara su plan, en América se habían levantado algunas fortificaciones al estilo medieval (la torre del Homenaje, el fuerte de la Concepción de la Vega y la fortaleza Ozama, en Santo Domingo, por ejemplo) e iglesias almenadas, como algunas de las existentes en la península, herencia de la Edad Media. En principio, no se necesitaba más, pues se levantaron para protegerse de la indiada, armada de arcos, flechas, piedras y lanzas. Pero luego las cosas se complicaron y los ataques

de los corsarios y piratas provocaron el cambio, al que no hubo más remedio que adaptarse e implantar la nueva fortificación abaluartada.[721]

> Está en pleno desarrollo al iniciarse, a fines del siglo XVI, la construcción del Lago de Piedra, el circuito de plazas amuralladas y fuertes del mar Caribe español. Felipe II echará mano de la experiencia acumulada en su Imperio para organizar la defensa caribeña. Los mejores ingenieros vienen de Italia, que España señorea, y a donde va a buscarlos el rey. Desde 1570 el ingeniero jefe de las fortificaciones de la Monarquía es Tiburcio Spanoqui. La corona emplea también al ingeniero Juan Bautista Antonelli, hermano mayor del joven J. Bautista Antonelli, con quien se le confunde a veces por tener su mismo nombre. Es este último, sin embargo, quien se convierte en el arquitecto de la gestación del Lago de Piedra.[722]

Aunque aquí nos centraremos en las fortificaciones caribeñas, no fue solo en este ámbito donde Felipe II lleva a cabo un gran esfuerzo fortificador, que he calificado como la «globalización de la defensa», ya que se percibe desde Manila hasta Amberes pasando por América, la península Ibérica, el norte de África, las posesiones italianas y los Países Bajos.[723] Tal despliegue no fue definitivo, lógicamente, dada la amplitud de los territorios que había que proteger, que los hacía muy vulnerables en algunas zonas, por lo que la defensa tuvo que continuarse en los reinados siguientes.[724]

Los españoles reciben de Italia las nociones sobre la fortificación abaluartada, en cuya recepción son básicos Spannocchi[725] y los Antonelli. Su enseñanza se hace a través de la madrileña Academia de Matemáticas y Arquitectura Civil y Militar, fundada por Felipe II en 1582, encomendada su dirección a Juan de Herrera. El recopilador de las enseñanzas fue Cristóbal de Rojas, autor de *Teoría y práctica de fortificación*, aparecido en 1598, que fue, prácticamente, el manual de referencia de los ingenieros en Indias.[726]

La dinámica posterior puso de manifiesto que no bastaba con defender los recintos y sus proximidades, que era preciso además proteger el entorno donde los enemigos podían establecerse para emprender el asedio de una plaza, de manera que las previsiones defensivas superaron el recinto urbano para convertirse

en una protección de su entorno. Un planteamiento generador de nuevas ideas que se reúnen en la Academia Real y Militar del Ejército en los Países Bajos, que se crea en 1675 y se pone bajo la dirección del ingeniero Sebastián Fernández de Medrano, autor de *El arquitecto perfecto*, publicado en 1700, de gran influencia en el continente. Poco después, en 1711, el ingeniero Próspero Verboon fundaba y dirigía la Real y Militar Academia de Barcelona. Su discípulo y continuador Pedro Lucuce jugará un papel fundamental en la formación de los ingenieros que revolucionaron la fortificación abaluartada en las Indias.[727]

Básicamente, el plan de Felipe II —que continuó desarrollándose después de la muerte del rey y de Bautista Antonelli— consistirá prioritariamente en fortificar los centros neurálgicos del dispositivo comercial y, en segundo lugar, los puertos menos importantes. En 1585 el elegido para llevarlo a la práctica es J. Bautista Antonelli, aunque queda bajo la autoridad del maestre de campo Juan de Tejada, un prestigioso militar que tenía orden de aceptar las indicaciones del ingeniero. De esta forma, de acuerdo con los valores sociales imperantes, se daba superioridad al militar, pues Antonelli no era más que un artesano sin rango, quien era más bien susceptible, por lo que en ocasiones se quejará de las interferencias de los gobernadores y del propio Tejada, pero las quejas no le impidieron recorrer el Caribe durante más de una década planeando fortificaciones y levantando varias al mismo tiempo, dando origen a un legado que continuarán, entre otros, su sobrino Cristóbal de Roda y su hijo Juan Bautista.

ANTONELLI Y SU LAGO PÉTREO

El ingeniero italiano llegó a Cartagena de Indias en 1586, en la Flota de Galeones, y tuvo ocasión de ver las consecuencias del ataque de Drake.[728] Consideró necesaria la reconstrucción del fuerte de Vargas, al que se le denominó de San Matías, con cuyo

fuego cubriría el canal de Bocagrande, que era por entonces la entrada principal a la bahía.

Pasa a continuación a Nombre de Dios y lo primero que hace es recibir y ponderar las opiniones sobre el traslado de la ciudad a Portobelo, de cuya posición y de la capacidad de su puerto queda convencido y defiende el traslado que se llevaría a cabo algunos años más tarde. Igualmente, inspecciona la desembocadura del río Chagres y señala el emplazamiento donde se debería levantar un fuerte, que se realizaría enseguida. Su concepción de la defensa del istmo descansaba sobre el triángulo Panamá, Chagres, Portobelo, pues estaba convencido de que la caída de uno de los vértices haría peligrar al resto.

Cuando llega a Panamá comprueba que su única protección son los edificios donde estaban las Cajas Reales o almacenes para guardar la plata peruana en su tránsito hacia la costa atlántica. Traza entonces un recinto amurallado, que no pasará del papel. Más tarde, recomendó el traslado de la ciudad, pues su ubicación en un llano tan malsano como indefendible la hacía muy vulnerable, pero su recomendación de llevarla a su posición actual no fue atendida hasta 1671, una vez arrasada por Morgan.

En 1587 arriba a La Habana, donde comprueba que la única protección es el fuerte de la Fuerza Vieja, a un lado de la ciudad y del acceso a la bahía. Antonelli propone entonces la construcción de la fortificación de los Tres Reyes de El Morro, en una elevación a la entrada y en la otra orilla frente a la ciudad, sustituyendo a una torre anterior.

Antonelli vuelve a España para exponer al rey su proyecto, que fue aprobado por Spanoqui y el Consejo de Indias, recibiendo entonces orden de regresar a América y llevar a la práctica lo proyectado, empezando por visitar Puerto Rico y Santo Domingo. Tejada es nombrado gobernador de Cuba. El ingeniero sale hacia las Indias a principios de 1589, naufragando en Puerto Rico. Allí, Antonelli comprueba la indefensión de San Juan, pues no cuenta como defensa más que con la casa del gobernador y

una torre de corte medieval a la entrada de la bahía donde está la ciudad. El italiano plantea la construcción de la fortificación de San Felipe del Morro, que se inicia dos años después y será capaz de frenar a Drake y Hawkins en 1595, pero no a Cumberland en 1598, quien con su gente diezmada por la disentería tiene que reembarcar al cabo de dos meses de su conquista.

Para finales de abril de 1589 Antonelli ya está en Santo Domingo, diseñando un perímetro amurallado en sustitución de la cerca que estaba en construcción, que le pareció demasiado ambiciosa para las posibilidades de la ciudad y que ya mostró su inoperancia ante el desembarco que realizó Drake en 1586. Abandona Santo Domingo un mes después y llega a La Habana, donde dirige el comienzo de la construcción de los Tres Reyes. A comienzos de 1590 ya está en San Juan de Ulúa, en Nueva España, donde lo más que había era el Muro de las Argollas para amarre de los buques, en cuyos extremos había dos torreones, pero el conjunto no protegía de los vientos, a veces huracanados. En cuanto a la ciudad de Veracruz, 20 kilómetros al norte, donde la trazó Hernán Cortés, tampoco gozaba de protección y tanto el islote de San Juan como la ciudad eran las depositarias de la plata de Nueva España.

Al ver tal situación, Antonelli acoge ideas anteriores para resituar la ciudad frente a la isla, en las Ventas de Buitrón, una zona más protegida y con abundante agua. El traslado de Veracruz se iniciaría en 1599. En la isla, Antonelli proyectó un fuerte con cuatro baluartes, del que formaba parte como una de sus cortinas el Muro de las Argollas. Pero la realización de la que sería la fortaleza más impresionante de Nueva España no se concluye hasta 1692, bajo la dirección del ingeniero Jaime Frank. Antonelli, tras informar al virrey de su reconocimiento de la costa veracruzana, vuelve al istmo a fines de 1590 y se manifiesta contrario a una vía transísmica para el traslado de la plata peruana desde la costa hondureña a la bahía de Fonseca, en el Pacífico, como alternativa a la existente en la zona panameña.

En 1591 vuelve a La Habana, que concentra gran parte de su labor, pues no en vano es el punto de reunión y partida de las Flotas de Indias. Las obras y la numerosa guarnición permanente consumen recursos en cantidad y el situado mexicano, que se convierte en sustento fundamental durante el siglo XVII[729] de los más importantes presidios españoles caribeños de San Agustín de la Florida, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y San Martín, considerados como las «llaves del Nuevo Mundo» y «frontera imperial de España». En La Habana, Antonelli dirige las obras del fuerte de la Punta, a la entrada del canal, en uno de los costados de la ciudad, que había iniciado Tejada y cuya necesidad se cuestionaba por estar dominado por el fuerte de El Morro. El ingeniero propuso construir entre ambos fuertes un cierre flotante, formado por troncos y cadenas, que impidiera el acceso a la bahía en caso de necesidad y resultara infranqueable a los navíos enemigos. Antonelli centró su trabajo en el fuerte de los Tres Reyes, al que convertiría en la mejor defensa de la ciudad durante casi dos siglos. Desde él se controlaba tanto el acceso marítimo como terrestre desde las playas de Cojimar, al este. Pero al ingeniero no se le escapaba que era necesario controlar las elevaciones de La Cabaña, enfrente de la ciudad, pues desde ella se enfilaba los Tres Reyes, de manera que quien la dominara, dominaría La Habana. Eso es lo que ocurrió en 1761: los ingleses rindieron el fuerte y se apoderaron de la ciudad.

Para entonces, la salud del ingeniero se ha resentido; su piel está plagada de ronchas y el paludismo le afecta en varias ocasiones. Desde 1593 pide al rey que lo releve y le permita regresar a España. Pero no se atienden sus demandas porque se le necesita en el Caribe y otra vez, en 1594, ha de volver al istmo, pues su presencia es necesaria en Panamá. Deja a su sobrino Cristóbal de Roda —que le acompañaba desde 1591— el encargo de continuar las obras de El Morro.

Un temporal desvió a Antonelli a Cartagena de Indias cuando iba camino de Nombre de Dios. Tal circunstancia le permitió inspeccionar las obras iniciadas allí. Diseñó entonces un plano con los muros y los baluartes, similar al que luego ayudaría a levantar Cristóbal de Roda, clave en la construcción de las murallas de la ciudad hasta su muerte en 1632. Una vez en el istmo y afectado por la malaria, Antonelli se dispone a asegurar las defensas de Nombre de Dios, Chagres y el proyectado Portobelo, trazando nuevos accesos desde esta bahía a Panamá la Vieja.

Se reciben entonces noticias de que se aproxima una escuadra mandada por Hawkins y Drake a los puertos caribeños. Antonelli piensa que uno de los objetivos podía ser la plata peruana a su paso por el istmo. Los ingleses fracasan en San Juan de Puerto Rico. Hawkins muere[730] y Drake se dirige a la Trinidad, donde hace escala y marcha luego al cabo de La Vela, en la península de la Guajira (Colombia); después de saquear Río Hacha y Santa Marta, se presenta en el istmo a comienzos de 1596. Evitó el fuerte de la desembocadura del Chagres, desmanteló las defensas de Nombre de Dios y las no terminadas de Portobelo. Los defensores se retiraron al interior, donde Antonelli había preparado unas obras de contención, que rechazaron al invasor, que murió poco después.

> El año de 1596 transcurre para el ingeniero en la apertura del nuevo camino de Portobelo a Panamá para preparar el traslado desde Nombre de Dios en 1597. A pesar de su menguada salud, Antonelli permanece en el istmo hasta 1598 edificando fuertes, despejando trochas y observando cómo nace la nueva ciudad. Ha iniciado la conversión de su bahía en una caja de valores erizada de fortificaciones. Viaja a España en 1599, no sin antes visitar Santa Marta, Riohacha y La Florida, para las que planea protecciones. Regresa a América en 1604 con la secreta misión de negar a los holandeses la explotación de las salinas de sal gema de la península de Araya… Diseña un fuerte que se pospone y que Cristóbal de Roda recomienda de nuevo al reanudarse las hostilidades contra los Países Bajos en 1621. Será terminado por Juan Bautista Antonelli el Mozo entre 1622 y 1630… los holandeses, en posesión de Bonaire [1635], se desinteresaron de Araya. Lo debilita un terremoto y en 1725 se inunda la salina. La corona ordena demolerlo en 1759 y es objeto de voladuras parciales… arruinado, todavía se mantiene en pie.[731]

Desde Araya, Antonelli pasó a Cumaná, diseñó un fuerte para la isla Margarita y parece que viajó hasta el Orinoco, pues los holandeses habían iniciado en la Guayana la corta de palo tintó-

reo, y para impedírselo levantó la plaza de Caparaiba. En 1616 murió Bautista Antonelli. Sus restos se encuentran en el convento de las Carmelitas madrileño[732].

La labor de los Antonelli, auspiciados por la corona, fue ingente. De su experiencia americana se desprendieron importantes consecuencias, no solo en relación con la fortificación, sino también respecto del personal que debía ser colocado al frente de las fortalezas, pues recomendaron —particularmente Bautista Antonelli— que para la gobernación de los puertos caribeños fueran designados militares capaces, en vez de letrados. Pero ya entonces quedó clara una evidencia: ante la imposibilidad de proteger un territorio tan extenso y multiforme, se trataba de defender las zonas esenciales; no importaban tanto las marginales para el mantenimiento del dispositivo comercial, del que las Flotas de Indias eran un aliciente básico. Corsarios y piratas no fueron más que un entorpecimiento temporal de la vida en los puertos del Caribe, pues donde el dominio español estaba seriamente establecido no se registraron pérdidas territoriales.[733]

FINANCIACIÓN DE LA DEFENSA CARIBEÑA

La fortificación en el Caribe fue una tarea muy dilatada en el tiempo porque no fue constante. Las obras se prolongaban tanto que se arruinaba lo que ya se había levantado; solo el peligro y la amenaza inminente mantenían los ritmos constructivos. La discontinuidad la imponían la falta de dinero y la disminución o desaparición de la amenaza, pues no era difícil conseguir la piedra, la madera, los hornos de cal viva, ladrillos y tejas, en suma, los diversos materiales necesarios para levantar murallas y baluartes. No faltaba la mano de obra, que se procuraba que fuese natural de la localidad donde se construía, incluidos carpinteros, herreros y talladores de piedra; mano de obra de la que una parte eran forzados o condenados por delitos diversos y por vagan-

cia. Cuando se levantaban fuertes aislados, había que trasladar a su emplazamiento los obreros necesarios.

La primera en completar su perímetro amurallado fue San Juan de Puerto Rico y lo consiguió entre 1634 y 1639 bajo la dirección de Juan Bautista Antonelli *el Mozo*, hijo del ingeniero de Felipe II, aprovechando lo escarpado de la isla, donde se había levantado la fortaleza de San Felipe de El Morro. San Juan ya rechazó a Drake en 1595. Refugiada la población en esa fortaleza, pudo con el cerco holandés de 1626. Después se vio libre de ataques hasta finales del siglo XVIII. Desempeñaba una función protectora de la ruta comercial, aunque no estaba integrada plenamente en ella. Algo así ocurría con el fuerte de San Marcos, en San Agustín de la Florida, construido de piedra con muchas dificultades entre 1673 y 1687 para proteger el canal de las Bahamas y frenar a los ingleses de las Carolinas. Fue incendiado en 1702.

Veracruz fue de las últimas en amurallarse y lo hizo con murallas y baluartes muy poco consistentes. En 1638 sufrió un duro ataque de Grammont de la Motte y Graff o *Lorencillo*. Las mejoras de la fortificación en 1685 tampoco fueron gran cosa y el cierre por el litoral no se concluyó hasta 1725. La confianza que despertaba su seguridad era tan poca que en el altiplano de Puebla se construyó el fuerte de Perote entre 1770 y 1775 para protegerse de un posible enemigo que se hubiera establecido en la costa.

En cuanto a La Habana, se apoderó de ella el francés Jacques Sorès en 1555; después, la Fuerza Vieja y los Tres Reyes fueron elementos disuasorios de otros ataques, además de ser el lugar de amarre de los barcos de guerra protectores de las Flotas, cuyo arribo, sin cadencia temporal fija, podía resultar un mal encuentro para posibles asaltantes. Es lo que le ocurrió a *Lorencillo*, que a los cinco días tuvo que embarcar apresuradamente por la llegada de la Flota. La muralla quedó concluida en parte en 1687 y solo se perfeccionó cuando había transcurrido gran parte del siglo XVIII.

El otro puntal del lago, Cartagena de Indias, vio en 1636 cómo la protección interior de la bahía se completaba con la construcción de los reductos de Santa Cruz de Punta Judío, Manzanillo y Manga. El cierre de Bocagrande obligaba a poner la primera línea defensiva en Bocachica en 1670. Lamentablemente, en 1697 sufrió un trágico asalto de corsarios y bucaneros franceses, auspiciados por el propio Luis XIV. Portobelo fue un objetivo muy deseado y sobre el cayeron desde Drake en 1572 hasta Morgan en 1668 y 1671; quedaría en un plano secundario cuando la navegación se desvió por el cabo de Hornos ya en el siglo XVIII. [734]

Otros emplazamientos tenían más bien una finalidad de contención, como el castillo de San Felipe de Río Dulce en Guatemala, al que rindió en tres ocasiones Juan Zanques, un pirata holandés que aterrorizó las orillas del lago Izabal en 1583 y 1585, pero una vez reconstruido, sí cumplió con su misión, a pesar de verse muy afectado por huracanes y terremotos. Cerrar el paso hacia las zonas habitadas de los lagos y el camino al Pacífico en Guatemala fue la misión que se le encomendó al fuerte de la Inmaculada Concepción, a mitad de camino del Desaguadero y San Juan de Nicaragua. En 1762 resistió a los ingleses, aunque capituló ante ellos en 1780, acción en la que estuvo presente Horacio Nelson, pero fueron desalojados. El fuerte se reforzó después con el castillo de San Carlos, a la entrada del río San Juan desde el lago Nicaragua.

En cambio, destinados a dispensar protección fueron construidos San Pedro de la Roca —también llamado El Morro— en una colina de Santiago de Cuba, Santa María de la Cabeza y San Antonio de la Eminencia en Cumaná y San Carlos de la Barra en Maracaibo, que en 1666 no pudo hacer nada contra Olonés, pero sí resistió tres años después frente a Morgan.

A fines del siglo XVI y comienzos del XVII, la «Llave», ubicada en la boca (o barra) del lago de Maracaibo, mirando al Caribe, hasta el puerto de San Antonio de Gibraltar, como llave lacustre de la Provincia de Mérida y La Grita, era la posición defensiva más importante de una pujante y promisoria región interrelacionada en la frontera entre el Nuevo Reino de Granada y la Provincia de Venezuela, lo cual desper-

tó la codicia de piratas mercenarios, por un lado, y corsarios al servicio de las potencias enemigas de España, por otro.[735]

Santo Domingo, que inició la construcción de sus defensa en 1543, no contó con un cinturón defensivo moderno hasta 1696, habiendo caído ante Drake en 1586, pero resistiendo ante Penn en 1655. La Guaira, puerto de Venezuela, contaba en 1677 con una muralla y los fuertes de El Zamuro y San Carlos de las Tunas; resistió los asaltos de 1626 y 1642, pero no el de Grammont en 1680. Campeche fue arrasada seis veces, la última en 1685. A Santa Marta le sucedió una cosa parecida y nunca dispuso de un cinturón amurallado. Los fuertes de San Tomé de Guyana, algo más abajo de la unión de los ríos Caroní y Orinoco, eran la protección de una posible penetración fluvial enemiga hasta el Nuevo Reino de Granada y el Perú. La isla de Trinidad, por su falta de interés para el dispositivo español, fue abandonada y se perdió, y también se hubiera perdido la de Margarita, de significación similar, pero los fuertes de Santa Rosa y San Carlos de Pampatar actuaron como elementos disuasorios para los enemigos.

> A lo largo del siglo XVII ningún puerto del Lago de Piedra, excepto La Habana, escapó de alguna arremetida de los bucaneros desde sus guaridas en la isla de la Tortuga, la costa norte de Haití y, más tarde, Jamaica. Sin embargo, España en el Caribe… capeó el siglo… La operación defensiva sostuvo las corrientes de metales preciosos hacia la península con la preservación del territorio… Logro significativo porque el poder de los reyes se medía en porciones geográficas y porque, al mismo tiempo, el que en el Imperio no se pusiera el sol contenía un poderoso simbolismo, sustentado en última instancia por la fuerza de las armas. Detrás de todo aquello estaban las frágiles finanzas de la Casa de Austria.[736]

Semejante esfuerzo fortificador exigió dinero, mucho dinero. Y no siempre lo hubo. De ahí los retrasos y las dilaciones, que alargaban las obras y eran causa de deterioros por la falta de continuidad y la interrupción de lo iniciado. La financiación de las obras fue, pues, un capítulo imprescindible.

De América, la corona percibía el quinto real, la quinta parte de los metales preciosos, que se remitía íntegramente a España;

también se enviaba en su totalidad el producto de la venta de las bulas papales, las cantidades correspondientes a la concesión papal de la Santa Cruzada, a las del papel sellado y a la venta de empleos. Además, se cobraban por la corona las alcabalas (sobre las compraventas minoristas) y el almojarifazgo (impuesto aduanero sobre las mercancías en las entradas y salidas). Unas cargas vitales en Portobelo, La Habana y Cartagena, en la que eran importantes también los derechos sobre la venta de negros.

Junto a estas cargas había otras de carácter regional, como el otorgamiento real de tierras y la capitación sobre la población nativa, la participación en los productos decomisados por contrabando, especialmente en los puertos de Cartagena, San Juan y La Habana. Además, los municipios podían poner impuestos especiales, como la sisa sobre la venta de carne, con posibilidad de emplearse en obras públicas, incluidas las fortificaciones. El rendimiento de todas las tasas se recibía en las Cajas Reales por los funcionarios de la corona, y lo cierto es que el porcentaje de las rentas americanas destinado a la Administración y a las fortificaciones fue creciendo desde el siglo XVI hasta el inicio del siglo XVIII: en el siglo XVII, a principios, ese porcentaje estaba en torno al 50 por ciento, pero a finales ya era más del 80 por ciento. En los territorios había una Caja Central, autorizada a recibir los fondos de unas cajas subsidiarias existentes en lugares menos importantes. Las autoridades locales podían decidir lo que se gastaba de las cantidades de las Cajas Reales que no había que remitir a España, destinando parte de esos caudales al pago de las tropas de guarnición, pues en todos los fuertes había destinadas unidades permanentes para su defensa, que en pocos casos antes del siglo XVIII llegaron desde España.

Hay que señalar que las fortificaciones recibieron más atención que las tropas; las milicias estaban mal entrenadas, descontentas y tardíamente pagadas, lo que favorecía las deserciones y algún que otro motín. Por razones obvias, tampoco ofrecía mucha confianza el apoyo militar de los vecinos, que en caso de pe-

ligro, si podían huir, lo hacían como forma de conservar la vida y parte de su hacienda, pues en el interior los piratas no se atrevían a perseguirlos, prefiriendo el saqueo de la ciudad con vistas a conseguir un buen botín.

En las fortificaciones, existía una caja como sección de la Caja Real, donde se recibían impuestos específicos procedentes de las tasas que con esta finalidad se cargaban en las transacciones comerciales tanto locales como internacionales y se aplicaban en los puertos principales y secundarios de la Carrera de Indias.

> A manera de ejemplo, el gravamen constaba de dos por ciento sobre las mercancías que llegaban al puerto, incluyendo botijas de vino; dos por ciento sobre los bastimentos y mercancías que entraban por tierra; una tasa de cuatro pesos por esclavo [en Cartagena durante el siglo XVII] y del dos por ciento sobre los derechos de aguada para embarcaciones y bajeles. Estos impuestos, con el énfasis en el impuesto de negros, explican por qué Cartagena pudo completar, primera en América, su cerramiento en veinticinco años, justo en la época de su mayor prosperidad, durante la cual contó con el monopolio de la trata para el Caribe.[737]

Tampoco faltaron préstamos de particulares pudientes para la construcción de las fortificaciones, un procedimiento por el que los prestamistas conseguían influencia social y política. En la misma Cartagena, en 1657, se construyó la primera fortaleza de San Felipe de Barajas gracias a los préstamos. Con igual financiación se reconstruyó el Morro de San Juan en 1622 y se completaron las murallas de La Habana. Algunas estimaciones calculan que el mantenimiento de las fortificaciones podía suponer el 20 por ciento del total de los gastos militares en Cartagena, La Habana, San Juan, Portobelo y Veracruz, todas ellas, además, con un apostadero naval. Por regla general, las defensas de las ciudades dependían de ellas mismas y de sus habitantes, que debían asumir el mantenimiento si había alguna fortificación próxima (por ejemplo, San Felipe de Izabal, que protegía el acceso al lago, lo mantenían las poblaciones del mismo; el fuerte de la Inmaculada Concepción del Río San Juan lo financiaban las comunidades asentadas en los lagos de Nicaragua).

En este orden de cosas, Cartagena era una privilegiada: recaudaba lo suficiente para cubrir sus gastos administrativos y militares, enviar fondos a otras ciudades e incluso a España. Pero no sucedía lo mismo en las plazas donde la actividad económica resultaba insuficiente, debiendo recibir dinero de aquellas que tenían sobrantes, como Lima, Bogotá, Guatemala y México.

Felipe II fue quien decidió que la mayor parte de los auxilios se destinaran al pago de guarniciones tras los ataques de Hawkins y Drake. De todos los auxilios, el situado[738] estaba destinado al pago de los soldados y, en menor medida, a la construcción de fortificaciones. Hasta 1672 se aplicaba en cada plaza por disposiciones específicas y después de esa fecha quedó establecido por real cédula. Era, en teoría, anual, pero en realidad dependía de la situación de quien lo remitía. Normalmente, se pagaba en monedas de plata y más raramente en productos que pudieran dar beneficios en el lugar de destino.

Perú era el gran abastecedor del Caribe y del Reino de Nueva Granada, pues enviaba subsidios al istmo —Panamá, Chagres y Portobelo—, y desde 1630 a 1672 también lo hizo a Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Araya, Cumaná y Margarita. Los subsidios llegaban a la Caja de Cartagena, desde donde se redistribuía. Desde Nueva España llegaban situados a La Habana —la cantidad más importante—, Santiago de Cuba, La Florida y el Caribe oriental antes de 1630 y después de 1672. Bogotá complementó en ocasiones a Cartagena y Santa Marta y desde 1672, juntamente con Quito, quedó obligada a enviar 67.000 pesos anuales a Cartagena y 31.000 a Santa Marta.

A partir de 1633 no podrían emplearse fondos de las Cajas Reales en fortificaciones sin autorización previa de la Junta de Guerra, lo que supuso un considerable retraso en la gestión de cualquier propuesta, cuando estas estaban motivadas normalmente por la urgencia de poner remedio a una indefensión más o menos manifiesta. Por otro lado, la entidad de las obras de for-

tificación, que exigían tiempo y dinero, provocaba retrasos y encarecimiento de los presupuestos.

CORSARIOS, PIRATAS, BUCANEROS Y FILIBUSTEROS

El dispositivo levantado por la corona a base de flotas, puertos y ciudades fortificadas y rutas protegidas en la medida de lo posible constituía la base del monopolio comercial con centro en Sevilla, controlado por los comerciantes del Consulado sevillano y con participación de banqueros y financieros extranjeros de Génova, Florencia, Alemania y Países Bajos.

Pese al esfuerzo que supuso montar semejante dispositivo, había desigualdades y desequilibrios que radicaban en la enorme extensión de las posesiones españolas, que imposibilitaba una defensa homogénea y favorecía la vulnerabilidad. Por eso, la corona tuvo que renunciar a la defensa eficaz de territorios considerados marginales en ese dispositivo, que quedaron, además, desabastecidos y fueron terreno abonado para el contrabando y blanco de piratas, corsarios y demás. En las primeras décadas del siglo, el arribo de alguna nave extranjera despertaba curiosidad, más que otra cosa, entre los colonos, pero esa sensación fue cambiando como consecuencia de las guerras suscitadas en Europa y sus repercusiones ultramarinas para generarse un miedo a los ataques piráticos y corsarios debido al sentimiento de indefensión existente en las zonas más vulnerables, pronto detectadas por los atacantes de los territorios americanos.[739]

Tanto de la islas —Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica— como del istmo —Nicaragua, Guatemala, Honduras— salieron frecuentes quejas en demanda de un auxilio o ayuda que no llegó en la medida necesaria, pese al diagnóstico certero de la situación que hizo la Audiencia dominicana a mediados de la década de 1540 al señalar en sendos escritos que los corsarios y piratas seguían acudiendo a aquellas aguas tanto por la riqueza de las

presas que podían conseguir como porque veían que había pocas posibilidades de que sus fechorías fueran castigadas. Pero su clamor no era escuchado por la falta de recursos y de posibilidades para atender demandas extras en España, más interesada en proteger las áreas principales.

La confluencia de piratería y contrabando en las áreas «abandonadas» o «marginadas» ha permitido considerar el caso de Puerto Rico como paradigmático.[740] Desde mediados del siglo XVI corsarios franceses e ingleses habían visitado la isla contrabandeando, sin que faltaran acciones violentas, como la de 1576, cuando los galos desembarcaron y saquearon Guadianilla, un pueblo del interior, para reembarcar sin agobios y continuar sus saqueos en la isla Margarita y en Cumaná. Mucho más padeció la villa de San Germán, que ante la constancia de las agresiones tuvo que ser refundada en 1573 y eso no la libró del duro saqueo a que la sometió el corsario francés Jean Jacques tres años más tarde, cuando fue nuevamente incendiada y arrasada. Hasta los indios de Santo Domingo acudían a Puerto Rico a hacer incursiones, como la de 1578, sufrida por un ingenio cerca de San Juan, que fue destruido y donde liberaron a los esclavos. Así se explica que en 1580 volvieran a hacerse peticiones de que se protegiera con unas galeras el paso entre Santo Domingo y Puerto Rico, dada la dramática situación de la isla, «infestada de franceses que la roban y oprimen».[741] Petición que se reitera al año siguiente.[742]

Buscando una solución, en 1582 se unificó el mando portorriqueño al nombrar a Diego Menéndez Valdés gobernador, alcaide del Morro y capitán general, y se destinaron más de 2,5 millones de maravedís —primero, de las Cajas Reales dominicanas y después, del situado de México— para pagar a 50 hombres y su alcaide como guarnición del Morro de San Juan. La isla se convirtió en un objetivo primordial para Inglaterra, que envió una escuadra y 2.000 hombres al mando de Drake con la información que Richard Greenville y Ralph Lane habían recogido en la zo-

na. Pretendían conquistar la isla y convertir San Juan en una base de operaciones. Pero fracasaron, pues los isleños había bloqueado el acceso a la ciudad protegido por el fuerte, hundiendo varios barcos que impidieron el paso de la flota enemiga, de manera que tras varios días de un duelo artillero, Drake se retiró hacia Nombre de Dios y Santa Marta. En 1598 el conde Cumberland, George Clifford, atacó Puerto Rico con 20 navíos y 1.000 hombres y se apoderó de la ciudad rindiendo la fortaleza del Morro, pero unos días después llegó un barco portugués que desencadenó una epidemia de disentería, causando la muerte a la mitad de los ingleses y Cumberland decidió retirarse al tener tantas bajas y saber que una flota española se acercaba con la misión de liberar la isla. Tras de sí dejaba la ciudad asolada y saqueada.

> A nivel económico, desde la implantación del sistema de flotas, el área antillana quedó marginada de las rutas del comercio legal… El daño para la economía de estas áreas marginales fue irreparable: por un lado, el poco género que llegaba lo hacía a precios desorbitados y, por otro, los productos locales eran adquiridos a precios irrisorios… La productividad… era extremadamente baja por dos motivos:
>
> Primero, por la escasez de mano de obra esclava… Por ello, la reclamación más reiterada de los criollos era que enviasen esclavos libres de impuestos para así favorecer la economía y su poblamiento…
>
> Y segundo, por las dificultades para obtener fletes para las exportaciones… Se suponía que debía arribar al menos un barco en cada una de las flotas destinado a abastecer el mercado isleño y a comprar productos locales. Pero en la praxis esto no siempre ocurrió y hubo flotas en las que no hubo ninguno… Y a veces, los navíos que llegaban con la flota lo hacían en una fecha poco apropiada, por lo que debía aguardar en la isla, incluso a riesgo de no poder regresar a la flota.[743]

También arribaban a la isla barcos para hacer aguada, recalada que se aprovechaba para cambiar mercancías por productos frescos; otros fingían una arribada forzosa para comerciar ilegalmente con los naturales y otros portaban licencias que se concedían a los canarios o a los mismos portorriqueños para comerciar con las islas. Las autoridades isleñas pidieron con reiteración que se estableciese el precio máximo de las mercancías que llegaban en la flota para evitar la especulación y los criollos reivindicaban con la misma intensidad que los barcos fueran y vinieran libremente para que pudieran llevarse sus productos. Ya en 1576 la Audiencia dominicana notificó que los vecinos solo

podían vender sus productos recurriendo al contrabando: no en vano los corsarios pagaban mejor el azúcar, los cueros, las carnes en salazón, las maderas y el jengibre. Generalmente, los contrabandistas se acercaban a la isla por los puertos del suroeste, pues la zona estaba poco poblada y desguarnecida, y allí acudían los isleños con sus productos para intercambiarlos por esclavos, telas, vinos y aceites.

No pocos de los contrabandistas desarrollaron, más o menos ocasionalmente, una actividad pirática, aportando su grano de arena al peligro que suponían los piratas y corsarios.

> Sobre las flotas de plata españolas y los piratas existe toda una literatura rosa que conviene situar de antemano en su realidad histórica. Ningún pirata atacó jamás ninguna flota de plata. El pirata, que era apátrida, difícilmente poseía más de dos embarcaciones, con las que resultaba suicida intentar atacar una flota armada de quince o veinte navíos. Lo más que podía hacer era asaltar algún buque despistado de las flotas, y fue lo que realmente hizo.[744]

Llegados a este punto hay que hacer algunas distinciones sobre los tipos de personajes que actuaban contra España y su monopolio.[745] Los primeros en aparecer fueron los corsarios, que no eran sino particulares o profesionales de diversa procedencia que actuaban a las órdenes de un soberano o de algún patrón en defensa de sus intereses contra un soberano rival para producirle pérdidas económicas, contrarrestar su poderío marítimo o causarle bajas humanas, además de destrucciones materiales que afectaran el poder del enemigo. También podían actuar contra los neutrales para evitar que se aliaran con los rivales de su señor, y lo hacían respaldados por una licencia emitida por su rey y que justificaba el derecho de represalia o el de ir a la captura de las presas, es decir, les permitía el ataque a los navíos mercantes enemigos, a los que se exigían la carga, que era el botín que conseguían y que tenían que entregar, por lo menos en parte, a quien les había concedido la licencia. Su acción se realizaba —o justificaba— en tiempos de guerra, como hicieron los franceses en las mantenidas contra España y los ingleses en la segunda

mitad del siglo XVI, sobre todo, arguyendo el derecho de represalia.

Los piratas[746] no tenían autorización de ningún soberano o Estado, pues actuaban por su cuenta con el único objetivo de enriquecerse sin importar los medios para ello. Sus ataques eran indiscriminados, ya que no importaba la nacionalidad de la potencial presa, toda vez que partían de que consideraban un derecho propio el ataque a lo que pensaban que podría ser una captura provechosa. Una bandera negra era su enseña, que en el siglo XVIII empezó a incorporar tibias cruzadas, sables, calaveras, etc., como signo distintivo del pirata que la usaba. La sustituían por banderas cristianas para confundir a los barcos a los que se aproximaban o a los habitantes de las ciudades que se proponían asaltar.

En el siglo XVII, destacaron los bucaneros,[747] que no eran otra cosa que un grupo de aventureros que convivían en hermandades que aparecieron al producirse la despoblación del norte de La Española. Cazaban cerdos y vacas asilvestrados, cuya carne ahumaban y asaban, y su actividad principal era el contrabando. Su nombre procede, al parecer, del aparato donde asaban la carne, la parrilla, que se llamaba *bucan*, aunque también se ha apuntado su procedencia de una derivación del termino indio *Karib* o *arawak*, relativo a la forma de preparar la carne.

En cuanto a los filibusteros, durante más de cinco décadas fueron un instrumento de otras potencias para atacar a las flotas y a los territorios españoles en América como corsarios con base en Jamaica o La Tortuga. Una vez que desistieron de sus funciones, un grupo de aventureros parecidos a los bucaneros fueron desplazados a las Antillas pequeñas, desde las que practicaban el contrabando y se dedicaban también a la producción de cuero y carne ahumada. Su nombre se debe a que utilizaban barcos muy rápidos y ligeros, denominados *fly-boats*, aunque también se apunta como origen de su nombre la expresión holandesa *Vrij*

Buiter, que significa el que va a la captura del botín, lo que en inglés dio *freeboter* y *filibustier* en francés.

Hubo otros términos que se referían a este tipo de personajes, como *forbante*, que parece ser un nombre aplicado a piratas franceses, que en su idioma se denominaban *hors-band*, es decir, fuera de la ley. También se utilizó pechelingue, cuyo origen es un tanto oscuro; al parecer, deriva del holandés *frejelinge*, como se denominaba a los naturales de la población holandesa de Flesinga.

En cuanto a los factores que favorecieron la actividad y el desarrollo de la piratería y demás tipos actuantes contra la posición española, se han señalado los siguientes, sintetizados así:

> La concesión pontificia, reservando un mundo para España y Portugal, el sistema comercial de monopolio, el régimen de flotas para mantener estas relaciones y la doctrina del *mare clausum* (mar cerrado) impuesta por España iban a excitar a los extranjeros... Otra causa... fue la creciente influencia de extranjeros en la vida económica española. Asimismo favoreció... la unión de las coronas lusa e hispana, ya que a partir de entonces los portugueses navegaron libremente a Hispanoamérica conociendo perfectamente radas y puertos, que luego enseñaron a flamencos, franceses o portugueses cuando les servían como pilotos... podemos citar la envidia que en un pueblo pobre despierta el rico [entiendo esta afirmación más bien como la oposición que suscita toda posición hegemónica]; el brusco cambio de la guerra a la paz: gentes que quedan inactivas tras la guerra, se dedican a la piratería a veces... Un último y gran factor... fue el abandono de parte del *hábitat* antillano por los españoles. Bastantes islas de las menores y grandes trozos literales de las mayores se vieron huérfanos de pobladores y atención hispana...
>
> Aprovechando todas estas circunstancias, comenzaron a situarse en el Caribe súbditos de potencias no hispanas que, por las buenas o por las malas, buscaban sus objetivos.[748]

De entrada conviene señalar respecto a la acción pirática en el reinado de Felipe II que el perjuicio que causó no estuvo en la plata que consiguieron los asaltantes, sino en el retraso que provocaron en las llegadas de las Flotas y sus consecuencias para la Hacienda Real.[749] Pero piratas y corsarios pusieron a prueba el funcionamiento del sistema español indiano. Su objetivo prioritario eran las Flotas, a las que aguardaban en las Canarias, en la costa occidental de Andalucía y en las Azores. Primero fueron los corsarios franceses y berberiscos, y pronto sus ataques se extendieron al Caribe,[750] que se convirtió en el ámbito corsario y pirático por excelencia debido al tráfico existente en ese mar, la

presencia en sus aguas de las Flotas, la vulnerabilidad de muchas de sus costas y la facilidad para contrabandear con la connivencia de algunas autoridades[751].

Es difícil calcular los daños causados —o los beneficios que obtuvieron— los corsarios y piratas, pero parece que lo que más impacto causó fue el factor psicológico, el miedo que generaron. En conjunto, se apoderaron de una especie de rosario insular formado por las Antillas menores de San Martín, San Cristóbal, Guadalupe, Las Nieves, Monserrate, Providencia, Santa Cruz, etc., que fueron meras bases de operaciones en el mejor de los casos, incapaces de entorpecer los itinerarios de las Flotas.

De la capacidad ofensiva de los piratas pueden servir de ejemplo Pierre le Grand (quien con un barco tripulado por 28 hombres capturó un galeón que se encontraba en la isla Tiburón al oeste de La Española) y Bartolomeu Portugués (en 1663, apresó en cabo Corrientes un navío español con 100.000 libras en cacao y 75.000 escudos).

Para los españoles de entonces, piratas y corsarios eran, en realidad, sinónimos, pero diferían bastante, lo mismo que los filibusteros de la segunda mitad del siglo XVII, a los que llamaron piratas domesticados, pues estaban amparados por Francia e Inglaterra y eran una variante de los corsarios, que en términos absolutos atacaron pocas Flotas, pues la corona impedía la salida de las mismas si había amenazas de guerra.

En cuanto al corso, en lo que ingleses, franceses y holandeses fueron particularmente activos, sobre todo en el reinado de Felipe II, sus efectos causaron una pérdida de la plata americana que ha sido considerada por Hamilton ente un 15 y un 20 por ciento del total; el resto llegaría a Sevilla. Pero una estimación global del corso como del fraude no es nada fácil.

LA ACTIVIDAD ANTIESPAÑOLA DE LOS CORSARIOS Y

PIRATAS

En el análisis de la piratería hay acuerdo al establecer la secuencia cronológica de la participación de los diferentes protagonistas: empezarían los franceses muy tempranamente, continuaron los ingleses en la segunda mitad del siglo XVI, seguidos por los holandeses. Sin embargo, otra cosa es el establecimiento de una periodización que establezca las fechas en que están presentes unos y otros o si se trata de piratas, de corsarios, de filibusteros o de bucaneros, máxime si pensamos que los límites entre unos y otros son tan vagos como cambiantes.

> La dificultad de distinguir entre pirata y corsario se complica por la coyuntura de las guerras europeas. Si el pirata aceptaba servir a un soberano que había declarado la guerra a otro y atacar solo sus naves, se transformaba en corsario. Si, por el contrario, un corsario no respetaba un armisticio firmado por su soberano y seguía actuando contra el enemigo, se convertía en pirata.[752]

Por lo que se refiere a la actividad de estos personajes, poseemos información precisa y de primera mano[753] que nos habla de muchas dimensiones de su existencia. Gracias a ello sabemos que la vida a bordo de un barco pirata o corsario no era el caos que se desprende de los relatos literarios e imágenes cinematográficas, pues respondía a una organización existente tanto entre los embarcados como en el mismo barco. No en vano, estos barcos y sus tripulaciones estaban afectados por las mismas circunstancias que el resto de navíos que surcaban los mares, de manera que padecían naufragios, tormentas, enfermedades y derrotas en los choques navales o en los asaltos en tierra. Si querían salir airosos de estas pruebas, necesitaban actuar con orden y coordinación, respetando unas normas de conducta.[754] Por lo pronto, la propiedad individual era rigurosamente respetada en función de unos acuerdos o relaciones informales que ligaban a los marineros entre sí, bien por parejas (*matelotage*), bien colectivamente (*chasse-parties*). La forma más difundida entre los filibusteros de *matelotage* consistía en compartir dos de ellos un cofre en el barco, donde guardaban sus pertenencias y sus

bienes, comprometido cada cual a respetar lo suyo; los *chasse-parties* involucraban a toda la tripulación y eran unos acuerdos de origen naval que se establecían entre el armador, el capitán y la marinería, a través de los cuales se consolidaban «sus» propias leyes, que regulaban todos los extremos: partes que percibiría cada uno del botín —más el capitán, los oficiales y los que se hubieran destacado en la acción—, recompensa por la pérdida de un órgano o extremidad, compensación por las heridas recibidas, etc. Los dos personajes más importantes en el navío eran el capitán y el contramaestre. Aquel promovía la expedición, tenía el mando militar y determinaba su desarrollo, mientras el contramaestre era el garante de los derechos de la tripulación y el árbitro que intervenía para dirimir las diferencias que surgieran entre sus miembros por graves que fueran.

También conocemos que sus refugios podían ser de varias clases. Unos lugares les servían para esconderse temporalmente a fin de evitar una persecución o localización. También tenían lugares de acogida o refugio, como Nassau (New Providence), Port Royal (Jamaica) y Basseterre (Tortuga). En otras zonas encontraron espacios para establecerse, como en el oeste de Santo Domingo y las costas caribeñas de América Central. Y no les faltaron lugares donde se establecieron de manera transitoria para organizar futuros ataques, cortar madera o cazar. El Caribe es un espacio «privilegiado» para ser atacado tanto en el mar, en las islas y en las costas continentales.[755]

Igualmente, nos informan de la dinámica de sus ataques. Cuando actuaban en el mar, con la bandera negra por distintivo (más o menos decorada con calaveras o tibias y visible en aquellas ocasiones en que la presa no puede escapar), las operaciones que planteaban podían ser de tres clases: atacar a algún barco fondeado, esperar en algún punto de la travesía a algún navío del que habían recibido información y navegar por las rutas transitadas por los buques comerciales para sorprender a alguno. Cuando avistaban un barco, intentaban darle caza, una

operación que podía ser muy larga, pues el navío avistado procuraba huir hasta que se hiciera de noche y pudiera perderse en las sombras, ya que la mayoría de los buques, aunque fueran mercantes y estuvieran artillados, trataban de rehuir el combate. En otras ocasiones simulaban una avería desplazándose con lentitud para mostrarse como barco pirata cuando estaban cerca, suscitándose un cañoneo por ambas partes hasta obligar a la presa a rendirse; si no lo hacía, izaban la bandera roja para indicar que no habría cuartel y maniobrando a barlovento, la abarloaban para pasar al abordaje, donde el mayor número y el espíritu decidido de lucha de los piratas se imponía a las tripulaciones, aunque a veces su resistencia obligaba a los asaltantes a reembarcar y huir. Procuraban no hundir las presas, porque eso supondría la pérdida del botín y la muerte de muchos de los de a bordo, que no podrían ser capturados ni posteriormente vendidos.

Los ataques a las ciudades exigían más preparación y tuvieron lugar en los siglos XVI y sobre todo XVII, pues los piratas de principios del XVIII no tenían la experiencia ni los efectivos que se necesitaban para asaltar una gran urbe. El bombardeo a los fuertes de la ciudad no debía de ser habitual, pues poseían por lo general más cañones que los navíos, y además se alertaba de la presencia enemiga a la población, que podía huir llevándose sus bienes, con la consiguiente disminución del botín si el saqueo se producía finalmente. La sorpresa resultaba fundamental. La hora preferida para el ataque era el amanecer. Desembarcaban apartados de la ciudad para no ser vistos, pues, de lo contrario, podían ser hostigados en su aproximación, lo que les supondría no pocas dificultades y que sufrieran bajas. Si tenían oportunidad, capturaban a algún pescador o campesino, del que conseguían información sobre su objetivo —por lo general, de una guarnición escasa de soldados y milicianos con alguna caballería—, al que se aproximaban de noche, y si conseguían llegar sin que se advirtiera su presencia, el asalto no era demasiado difícil, pues

los muros de las ciudades —si los había— no eran muy altos ni estaban en excelente estado, y las barricadas eran asaltadas de frente y de flanco con disparos de postas. La sorpresa en el ataque y el ir armados «hasta los dientes» (llevaban un mosquete de chispa que podía llegar a medir dos metros de longitud —fusil boucanier— con una culata especial, que permitía su uso como maza, dos pistolas, una cartuchera con varias decenas de cartuchos, un machete y una mochila con algunas provisiones) les daba ventaja sobre los pobladores, peor armados. Cuando la resistencia era muy enconada, los piratas podían ser rechazados, como sucedió, por ejemplo, en Arica (Chile) en 1681.[756]

Si tenemos en cuenta los ataques de corsarios, piratas y demás,[757] así como su nacionalidad, podemos establecer una secuencia cronológica —aproximada— de los ataques sufridos por los barcos y los territorios americanos colonizados por España.

La primera etapa podemos considerar que se inicia en 1522 con los ataques del ya aludido Jean Fleury, conocido por los españoles como Juan Florín *el Florentino*, que apresó el tesoro de Moctezuma, enviado por Cortés a Carlos V, que estaba en lucha con Francisco I. El estallido de las Guerras de Religión, en la segunda mitad del siglo XVI, supuso una disminución sensible de la actividad corsaria gala, pero para entonces ya habían hecho su aparición los «perros de la guerra o del mar», como se denominó a los corsarios ingleses, que llevaron el «peso» de la acción antiespañola principalmente entre 1565 y 1604, con Hawkins y Drake como actores destacados.

A partir de 1622, a consecuencia de la finalización de la Tregua de los Doce Años, y hasta 1650-1655, firmada ya la paz de Westfalia, destacan los corsarios holandeses, de los que el más conocido, posiblemente, sea Balduino Enrico. La conquista inglesa de Jamaica y la ruptura de las relaciones con Inglaterra abren una nueva etapa a partir de 1655, en la que los ingleses vuelven a ser los dominantes con figuras tan significativas como Morgan y Vernon, sin que falten franceses, algunos tan destaca-

dos como Jean David Nau, más conocido como François l'Olonnais o *el Olonés*. A partir de 1672 y hasta 1722 se producen el progresivo ocaso del corso y la piratería y la creciente intervención de las flotas inglesa y francesa, en manifiesta oposición a España, que atacaban abiertamente la navegación española, al tiempo que restaban su apoyo a los corsarios y piratas, persiguiéndolos hasta extinguirlos tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. A partir de entonces serán las Flotas las que protagonicen los ataques a las posesiones españolas en el transcurso de los enfrentamientos bélicos que se producen en el siglo XVIII,

Los ataques cargaban tanto contra los barcos como contra los puertos americanos, exigiendo rescate para abandonarlos una vez que se habían apoderado de ellos. En ocasiones, su actividad se saldaba en frustración o fracaso, como le ocurrió al duque de Cumberland, que acechó el regreso de la Flota desde 1586 hasta 1598, sin conseguir otra cosa que apoderarse en 1591 de un galeón que se había separado del resto. Otro fracaso fue el de *Pata* o *Pie de Palo*, apodo con el que se conocía a Cornelius Goll, un holandés que intentó en vano hacerse con la flota en aguas cubanas en 1629, 1635 y 1640. Caso parecido fue el del filibustero también holandés Edward Mansfield, que no consiguió más que capturar un mercante español en 1665.

Tales situaciones se producían por la inmensidad del mar, que no lograba controlarse pese a que la navegación a vela tenía que hacerse siguiendo unas pautas que nacían de las corrientes marinas y de los vientos y si a esa imposibilidad añadimos la irregularidad en las salidas y retornos, comprenderemos el fracaso en la localización de los barcos españoles y que a los corsarios se les fueran meses acechando infructuosamente su retorno, lo que a veces no se producía y los obligaba a regresar a sus bases para volverlo a intentar al año siguiente, tal vez con el mismo resultado.

Drake, al que indignó que los españoles lo consideraran un pirata, en 1572 fracasó en su pretensión de hacerse con la plata

dispuesta para embarcarla en el istmo de Panamá, si bien tuvo el consuelo de capturar las mulas en el camino de Cruces. Su mayor éxito fue apresar el Galeón de Manila en 1577, en el viaje que dio la vuelta al mundo.

Henry Morgan, el filibustero más famoso, perseguidor contumaz de la flota, consiguió apoderarse en 1621 de la plata peruana, pero en unos almacenes de Panamá, donde esperaba ser transportada a Portobelo. Mucha menor entidad tuvieron los ataques del corsario holandés Nicolás van Horn (robó unos galeones), del también holandés Rock *el Brasileño*, que consiguió hacerse con una nave con plata de la Flota de Nueva España, y los del corsario inglés Thomas Cavendish, que salió bastante mejor parado, ya que en 1587 arrasó los puertos del Perú y en el cabo de San Lucas consiguió el sustancioso botín de sedas y brocados valorados en millón y medio de pesos y otros 700.000 en metálico al capturar al Galeón de Manila.

El gran éxito contra las flotas españolas lo alcanzó el holandés Pieter Pieterszoon Heyn, quien con una flota corsaria holandesa de 24 naves, 2.300 marineros y 1.000 soldados en 1628 sorprendió en la bahía de Matanzas, en Cuba, a once naves españolas escoltadas por cuatro buques de guerra, que al mando del general Juan de Benavides huyeron hacia La Habana dejando abandonas las naves con la plata, mandadas por el almirante Juan de Leoz. Los 11.500.000 de florines constituyeron el botín de Heyn, que regresó a Holanda siendo cargado de honores, mientras Benavides fue ajusticiado en Sevilla en 1634 y a Leoz se le confinó en un peñón. Tal fue el suceso que el Consejo de Indias calificó como «el más lastimoso y digno de sentimiento que jamás se ha visto en esta Monarquía».

La captura del tesoro azteca por Florín mostró las grandes ganancias que se podían obtener si se apresaban los barcos españoles que regresaban cargados de América, además de suscitar en Carlos V la consiguiente inquietud por proteger las comunicaciones con las Indias, como hemos visto más atrás. Pero en el

tema que nos interesa ahora, hay que señalar que en el inicio de la segunda guerra contra Francisco I (1526-1529) el emperador decidió favorecer el corso español, que muy pronto contó con un personaje destacado, Martín Pérez de Irizar, más conocido como el Capitán de Rentería, que logró apresar en 1527 a Florín, lo entregó en la Casa de la Contratación, donde fue juzgado y después se le preguntó a Carlos V cuál debería ser su condena; el emperador respondió que se le ejecutase en cuanto y donde se recibiese su carta: fue ahorcado en Cádiz.

La actividad de Florín fue una llamada general de atención y un reclamo, pues desde entonces los barcos enemigos menudeaban por la Antillas, registrándose los primeros ataques a Cuba en 1537, de nuevo en guerra con Francia: barcos franceses entraron en La Habana, Santiago y Baracoa y se llevaron algunos navíos españoles allí fondeados. Después siguieron los ataques a Santa Marta —que sufriría tres más en el siglo XVI—, Bastidas y Heredia. Más duro fue el de 1544 a Cartagena de Indias, que llevó a cabo Roberto Baal (Vall u O'Vall), quien, guiado por un piloto corso que había sido azotado en Santa Marta y deseaba desquitarse, cayó sobre la ciudad de noche, desmanteló las defensas y consiguió más de 200.000 pesos con otros 2.000 que le entregó el obispo para rescatar la ciudad.

La guerra franco-española rebrotó a mediados de la década de 1550 y la ofensiva gala en las Antillas se recrudeció en unos momentos en que los hugonotes franceses deseaban buscar un nuevo emplazamiento, abandonando el país. Es lo que hicieron muchos de ellos siguiendo a Coligny con la idea de fundar una nueva Francia en Ultramar, así que saquearon plazas españolas, como hizo Jaques de Sores, que se movió por Canadá, La Florida y Brasil, navegando por las Antillas en 1554 y 1556; ocupó Santiago de Cuba, donde a cambio de abandonarla recibió un rescate; después cargó contra La Habana, que ocupó, y allí asesinó e incendió cuanto pudo cuando sus habitantes se negaron a pagar la suma que el invasor solicitaba.[758] Fue el punto de inflexión que

convenció a las autoridades americanas y a la corona de que había que fortificar mejor la ciudad. En Jamaica los franceses consiguieron Carena, Caguaya y el puerto del Negrillo —eran los surgideros preferidos—, pero se llevaron también más de un revés.

Por otro lado, en 1555, otro corsario francés, François Le Clerc, conocido también como *Pata* o *Pie de Palo*, con seis navíos ofrecidos por el rey Enrique III, atacó también las Antillas menores —Margarita, Borburoata, Santa María—, Riohacha y, después, La Habana. La corona replicó preparando una armada mandada por Álvaro de Bazán, que derrotó a Le Clerc. La Flota de Indias empezó a cobrar forma desde entonces.

Simultáneamente a la entrada en funcionamiento de la nueva estructura de la Flota, se registran las primeras acciones de Hawkins y Drake, corsarios ingleses de los más famosos.[759] El primero inició sus andanzas en las costas africanas y en 1562-1563 realizó su primer viaje a América, arribando a La Española para vender mercancías y esclavos, regresando a Inglaterra después, planteándose ya en las relaciones con Inglaterra la «libertad de los mares», origen de una polémica en la práctica, cuyos defensores serán ingleses y holandeses frente a los españoles y en la teoría, cuyo mejor exponente será el holandés Hugo Grocio, autor de *Mare Liberum* (1602*)*.[760] En enero de 1565 Hawkins volvió a América arrumbando hacia el Caribe después de capturar 400 esclavos en África; tocó en Margarita, Cumaná, Tortuga, Borburoata, Curasao, Riohacha, isla de Pinos y La Florida para regresar a Inglaterra. En 1568 está otra vez en América con el título de «capitán de Su Majestad la Reina de Inglaterra, mi señora». Su derrota siguió en parte la del viaje anterior hasta llegar a Cartagena de Indias, donde aplicó el mismo procedimiento que en las escalas anteriores: escribir una carta a la autoridad máxima del lugar solicitando permiso para comerciar y, ante la negativa, el empleo de amenazas y cañonazos de aviso. El inglés vendía esclavos y telas a cambio de perlas y metales preciosos. Pero

Cartagena fue inflexible en su postura. Hawkins se dirigió después hacia el norte, bordeó La Florida y se presentó en San Juan de Ulúa para avituallarse casi al tiempo que llegaba la Flota con el nuevo virrey Martín Enríquez, que autorizó al inglés a reparar la nave y a abastecerse, preparando, en realidad, un ataque para expulsarlo; atacados por sorpresa, solo dos naves consiguieron escapar: la capitaneada por Hawkins y la que mandaba un joven desconocido entonces, Francis Drake.

Tras regresar a Inglaterra y después de unas fallidas negociaciones con Felipe II para que el pirata se pusiera a su servicio, el papel de Hawkins empieza a quedar en un plano secundario, desplazado por Drake, quien en 1577 salió de Plymouth en una expedición sin autorización real, pero financiada en parte por la corona inglesa. Descendió por el Atlántico hasta el estrecho de Magallanes, lo cruzó en 1578 y remontó el Pacífico, siendo rechazado en isla Mocha, en la Araucaria, pero se apoderó de un barco cargado de oro en Valparaíso y realizó otras depredaciones hasta el istmo. Luego se dirigió al oeste hasta concluir la vuelta al mundo. La aventura le valió al pirata el nombramiento de caballero, concedido por Isabel I, con la que mantuvo trato constante para conseguir el mayor apoyo posible a la empresa de entidad que Drake se propone realizar, consiguiéndolo, por fin, en 1585. Zarpó en agosto rumbo al Caribe, saqueó Santo Domingo y después hizo lo mismo con Cartagena de Indias el miércoles de Ceniza de 1586, pues sus barcos pudieron entrar en la bahía gracias a la captura de dos negros que estaban pescando y que fueron obligados a mostrarles la entrada. Durante un mes y medio los ingleses sometieron la ciudad a un concienzudo saqueo, atropellando vidas, honras y haciendas, consiguiendo unos 400.000 pesos y como rescate de la ciudad, otros 100.000 en barras de plata, campanas, vasos sagrados y joyas. De allí los ingleses se dirigieron a La Habana con idea de hacerse con la Flota, pero no la encontraron y continuaron hacia La Florida y Virginia. A mediados de 1586 estaba de regreso en Plymouth. En

sus actividades posteriores, apoyado por la reina y los barcos que puso a su disposición, se dedicó a obstaculizar los preparativos de la Gran Armada de 1588 y fracasó estrepitosamente en la denominada Contraarmada inglesa de 1589, que supuso el fin de su buena estrella[761] hasta 1595. Ese año de nuevo vuelve a América, junto con Hawkins, que intentaba una nueva acción con el fin de liberar a su hijo Ricardo, piloto que había sido apresado en Perú, donde se presentó después de pasar el estrecho de Magallanes. Tras intentar desembarcar en Las Palmas de Gran Canaria, siguieron hacia el Caribe, y a la altura de Puerto Rico Hawkins murió de fiebres. Drake asumió entonces el mando arrumbando hacia Portobelo, adonde llegó a fines de enero de 1597, pero murió de disentería poco después.

Las ganancias de Drake en su viaje al Pacífico constituyeron un acicate para sus compatriotas. Tomás Cavendish zarpó de Plymouth en 1586 con 123 hombres en tres navíos. Siguieron la derrota de Drake y en 1587 entraban en el Pacífico por el estrecho de Magallanes, pero vigilados y hostigados desde tierra, solo obtuvieron algún éxito en sus ataques en la costa del Perú. En cambio, en las costas de California, a donde había llegado remontando el continente americano, tuvieron la suerte de capturar al Galeón de Manila, una presa de gran riqueza. Después, prosiguieron la navegación por el Pacífico y el Índico, regresando a Inglaterra. Deseando obtener una ganancia semejante, Andrés Merrick, financiado por John Chidley, partió con cinco naves, pero la expedición resultó un fracaso completo: solo regresaría un barco con seis hombres.

En 1593, Ricardo Hawkins, hijo del Hawkins famoso, siguió la misma ruta y cuando llegó al Río de la Plata, solo le quedaba una nave que entró en el Pacífico, atacó Valparaíso capturando varias embarcaciones. Advertido el virrey García Hurtado de Mendoza por Correa de Sa, gobernador de Río de Janeiro, preparó una flotilla y logró capturar al inglés, que fue enviado a Madrid.

Por esas fechas, 1595, Amyas Preston y Jorge Summers se presentaron en Jamaica sin mayores consecuencias, pero dos años después llegaba Antonio Shirley (*Cerleyo*, como lo llamaban los españoles) desembarcando gente y se dirigió hacia Santiago de la Vega, la capital, que tomaron e incendiaron parcialmente, marchándose a cambio de un rescate. A principios de 1600 arribó a Jamaica Cristopher Newport (Cristóbal Nauer, según los españoles); un negro avisó en Santiago de la Vega de que una potente escuadra había llegado por la Punta de Morante hacia Caguaya. Los invasores fueron rechazados cuando se disponían a atacar la capital.

El holandés Simón Cordes salió con 547 hombres y cinco naves cargadas de mercancías en 1598 y cruzó el estrecho de Magallanes al año siguiente. Con bajas superiores al centenar por el hambre y el escorbuto, las naves fueron dispersadas por tempestades, de manera que solo llegaron al punto de reunión previamente fijado —la isla de Santa María— dos navíos y una pinaza. La reacción de los indígenas los puso al límite, así que partieron, pero murieron. De las otras que no llegaron a la cita en la isla, la de Baltasar Cordes se unió a los nativos chilenos y masacraron la población de Castro.

Tres meses después de la salida de Cordes se hizo a la mar Oliver van Noort con cuatro barcos con la intención de negociar en Asia para entorpecer el comercio español. Consiguió algún éxito en Valparaíso, pero sin mayor importancia. Para lo que sirvieron estos viajes holandeses fue para que los de esta nacionalidad prefirieran en el futuro la ruta del cabo de Hornos mejor que la del estrecho de Magallanes y que actuaran en el Caribe, donde no pretendieron una colonización de envergadura; se limitaron a establecerse en Curasao y Bonaire, sus bases para el contrabando con Tierra Firme.

Así concluía el siglo XVI y se iniciaba el XVII, que es el de la piratería por excelencia. Corsarios, piratas, filibusteros, contrabandistas y demás encontraron en las islas de Barlovento (las islas

inútiles o el arrabal de las Indias, como las llamó el P. Acosta) bases apropiadas a sus proyectos. La isla de San Cristóbal —hoy Saint Kitts— fue su primer asentamiento, desde el que pasaron a otros islotes. En 1625 un francés fundó en San Cristóbal una nueva colonia. En ese año, los ingleses llegaron a Barbados con colonos y Balduino Enrico atacó Puerto Rico e incendió San Juan sin haber podido rendir la fortaleza.

Sin embargo, también se ha llamado la atención sobre la evolución que se advierte en los piratas y filibusteros como consecuencia de la disminución progresiva del apoyo de las potencias rivales de España en el siglo XVII, que los van considerando elementos prescindibles en sus planteamientos, cuando su actividad deja de ser espectacular, quedando en evidencia la importancia de su incidencia en el contexto global; encontraron en el contrabando un negocio más rentable y menos peligroso, desarrollando un intercambio pacífico y unas actividades colonizadoras que les fueron introduciendo en un proceso de mestizaje con los pobladores locales. Tal evolución se fue haciendo más intensa a medida que nos aproximamos al final del siglo XVII y perduró en el siglo siguiente.[762]

En 1624 el holandés Jacques L'Hermite empezaba a navegar por el Pacífico. El pretexto era levantar mapas, pero en la isla de Juan Fernández decidió atacar El Callao, a lo que no hubo lugar, pues el jefe de la expedición murió inesperadamente. Lo reemplazó Hugo Shapenham, que al fracasar en el intento se dirigió a Guayaquil y la saqueó, aunque peor fue el ataque de Groignet tiempo después. En realidad, el fracaso de L'Hermite supuso un punto de inflexión en la actividad de los holandeses, pues en el futuro actuaron desde el Brasil y sus islas antillanas, aunque la atracción que sentían por Chile como base de operaciones no desapareció, pero sus pretensiones resultaron infructuosas. También lo intentaron los ingleses ya en la segunda mitad del siglo, que sometieron a las costas americanas desde Panamá hasta Chile a una numerosa actividad de ataques y saqueos sin que

se tradujera en asentamientos estables. Por lo demás, el Caribe no había perdido su atractivo para holandeses, ingleses y franceses

En 1634 los holandeses se habían apoderado de Curasao. El francés D'Enambuc inició la colonización de Martinica y Guadalupe, a las que siguieron San Martín y San Bartolomé. En 1639 le llegó el turno a Santa Lucía y en 1648, a María Galante. Mientras, los ingleses desde San Cristóbal pasaron a Nevis en 1628, a Barbados en 1630 y a Monserrate en 1632: estaban a las puertas de Jamaica. Los holandeses ocuparon San Eustaquio, Saba y San Martín en 1638 y los daneses se establecieron en las islas Vírgenes.

En las islas ocupadas siguieron un mismo proceder: primero mantuvieron buenas relaciones con los nativos, que les proporcionaban alimentos y trabajaban para ellos hasta que se hartaron y se sublevaron, lo que significó prácticamente su exterminio y su sustitución por negros, que se convertirían en el grupo más numerosos de la población.

Contra esa penetración, España reaccionó. En 1629 envió contra San Cristóbal a don Fadrique de Toledo, que arrasó la colonia devolviéndola a su situación original, aunque una parte de los huidos se refugió en La Tortuga. Pero la reacción española no fue más allá por las complicaciones bélicas en Europa y la actividad de las Compañías de las Indias Occidentales holandesa (fundada en 1621) y francesa (en 1626).

Para sustituir a D'Enambuc, muerto en 1636, llegó a San Cristóbal en 1639 Loinvilliers de Poincy, quien envió como gobernador de La Tortuga a Le Vasseur, socio de D'Enambuc y quien durante trece años mantuvo una colonia protestante en su nuevo destino, convertido en 1652 por el gobierno francés en una colonia estatal y católica con la llegada de Fontenay de acuerdo con Poincy para expulsar a Le Vasseur, pero no hubo lugar, pues este había sido asesinado por sus dos hijos adoptivos. Entretanto, los

de la isla de La Tortuga se habían convertido en los mejores exponentes del filibusterismo y bucanerismo de las Antillas.

Sin embargo, se verá desplazada por Jamaica. Oliverio Cromwell, una vez en el poder, va a poner en marcha su Plan Occidental (*Western Desing*), considerado como la primera expedición bucanera con intervención directa de un Estado, en este caso Inglaterra, cuyo objetivo era ocupar Santo Domingo, Trinidad y la desembocadura del Orinoco. Una potente escuadra a las órdenes de Guillermo Penn (con una heterogénea tripulación, bastante montaraz) y las tropas de desembarco a las de Robert Venables se presentaron en Santo Domingo en abril de 1655. La defensa corrió a cargo de Bernardino Meneses de Bracamonte. Fue tenaz y decidida, y hay que añadirle el desacuerdo entre Penn y Venables, lo que se tradujo en un completo fracaso inglés. Reembarcaron y se dirigieron contra Jamaica, desguarnecida prácticamente.[763] Mientras desembarcaban, los españoles evacuaron a mujeres y niños hacia Santiago de Cuba y plantearon la resistencia en el interior de la isla, aguantando durante cinco años, al cabo de los cuales capitularon. La isla se convirtió en el núcleo de los territorios ingleses en América y en un centro pirático, cuyos primeros gobernadores favorecieron a los filibusteros, que se establecieron en Port Royal. En 1659 los ingleses arrojaron a los franceses de La Tortuga y se apoderaron del islote.

Por su parte los franceses se consolidaron en el oeste de Santo Domingo. Cuba se sintió especialmente amenazada; Santiago fue arrasada en 1662 por los ingleses. Galos e ingleses asolaron Sancti Spíritus en 1655; un año después tomaban Puerto Príncipe. En esos dos años, los piratas Morgan y *el Olonés* parece que saquearon más de cuatrocientas haciendas cubanas, con las habituales secuelas de muertes, violaciones, destrucciones y raptos.

Juan David Nau, *el Olonés*, duro y cruel, se convirtió en un gran peligro para los españoles después de ser llevado a las An-

tillas por los franceses como una especie de esclavo. Establecido en La Tortuga, desde allí saqueó Maracaibo y otras plazas hasta que en 1671 fue capturado por los indios del Darién, que lo descuartizaron y se lo comieron. Por su parte, las autoridades españolas, como el virrey del Perú conde de Lemos en 1666, señalaban la necesidad de expulsar a los ingleses de Jamaica, pues mientras la tuvieran en su poder, sería una gran amenaza para el Caribe español.

Por entonces el pirata más activo y temible era Henry Morgan, con su base en Port Royal o en la isla Providencia, frente a Panamá: son los años más «gloriosos» de la Jamaica pirática y filibustera. Morgan, que ya había adquirido experiencia en Tabasco, Cuba y Campeche, se propuso atacar Portobelo con 400 hombres y 60 mujeres que iban en nueve barcos. Atacando por la espalda la plaza, consiguieron hacerse con ella tras rendir los fuertes de Santiago y San Jerónimo. Entregados al saqueo y a toda clase de desórdenes y abusos, se vieron afectados por la fiebre, sufriendo numerosas bajas, pero Morgan consiguió de la ciudad el abono de 150.000 pesos para reembarcar.

En 1669, firmada la paz hispano-inglesa, en Jamaica se proclamó la soberanía inglesa. En ese mismo año, Cos y Duncan, aliados de Morgan, fondearon en Santa Marta y toda la población huyó hacia el interior, menos el obispo, que fue apresado y llevado ante Morgan, que inexplicablemente lo agasajó y lo liberó en Cartagena.

El acuerdo al que llegaron Madrid y Londres en 1670 permitía a los navíos de las dos partes que se encontraran en dificultades arribar a los puertos de ambas potencias. Ello es posible que marcara el inicio de una corriente contrabandista desde las posesiones españolas caribeñas hacia Jamaica.

Cabe indicar que tan solo entre 1729 y 1739 los españoles introdujeron a Jamaica 4.285 mulas, 1.500 caballos, 825 ovejas, 243 asnos, 129 cerdos y 124 reses, tres cuartas partes de los cuales provenían del intercambio clandestino entre plantadores jamaiquinos y los colonos españoles de Cuba, Santo Domingo, Río Hacha y Coro, ya que el precio era mucho menor que el de los animales traídos de la Gran Bretaña y las

Trece Colonias. Así, un caballo de la América española llegaba a cotizarse hasta 10 libras esterlinas más barato que el proveniente de la metrópoli o las colonias estadounidenses.[764]

En la bibliografía es un lugar común hablar del contrabando que se desarrolla en las posesiones españolas americanas. Sin embargo, el párrafo que acabamos de citar nos plantea otra dimensión del contrabando, en «sentido contrario» al que habitualmente se nos refiere, pues nos muestra unos territorios españoles contrabandeando con una colonia inglesa. Esto nos enfrenta con una realidad poco conocida —por no decir desconocida— y nos permite preguntarnos si no existía también una realidad de esta naturaleza con las colonias de los otros países europeos presentes en el Caribe y en el litoral este americano.

La acción de los piratas se extiende más allá de las Antillas y de Tierra Firme, saqueando las costas del Yucatán y Veracruz, sin que la Flota de Barlovento pueda poner coto a sus correrías. El virrey Mancera, de Nueva España, salió de México hacia Veracruz para preparar la defensa del fuerte de San Juan de Ulúa. Morgan se presentó de nuevo en Panamá en 1671, conquistó el castillo de Chagres y remontó el curso del río hasta Cruces con 1.400 hombres, siendo acosado por los españoles y los indios, pero consiguió llegar a Panamá, haciendo inútil la resistencia de la ciudad, que fue saqueada durante casi un mes, recogiendo un botín cuantioso, que se cargó en 75 mulas, llevándose, además, 600 prisioneros y dejando la vieja Panamá reducida a cenizas y escombros.[765] Dos años después se reconstruía en el cerro Ancón.

En 1683 Veracruz sufrió el azote de la piratería. Fue atacada por Van Horn, Lorenzo Graff o *Lorencillo*[766] y Cornelio Jol, alias *Pie* o *Pata de Palo* con 1.200 hombres. Cayeron sobre la ciudad por sorpresa y el saqueo fue pródigo en el tipo de actos que se cometían en tales acciones; los ciudadanos ricos y los eclesiásticos fueron tomados como rehenes; los esclavos negros, empleados en acarrear el botín —se calcula en unos 4.000.000 de pesos—

a los barcos. La ciudad quedó prácticamente en ruinas. Después, los piratas se dirigieron a Tampico y la incendiaron. Lo sucedido en Veracruz mostró la necesidad de protegerla con urgencia, y el ingeniero Jaime Franck recibió el encargo de hacerlo, en lo que la fortaleza abaluartada de San Juan de Ulúa tendrá una significación especial.[767] Considerado el mayor depredador de la costa desde Veracruz al actual estado de Quintana Roo, Graff atacó después Campeche (1685) y Cartagena de Indias (1697).

En 1697 se presentó en Cartagena de Indias el barón de Pointis, corsario francés a las órdenes de Luis XIV. Llegaba con Juan Bautista Ducasse y 10.000 hombres en 22 navíos. Durante una semana bombardearon el fuerte de Bocachica, defendido por una exigua guarnición, que resistió hasta que fue traicionada por algunos de los defensores y asaltada. Pero los atacantes no retuvieron la plaza. Los intentos ingleses de establecerse en el istmo en 1698 y 1699 fracasaron, expulsados por fuerzas procedentes de Panamá y Cartagena. En Belice, a orillas del río Wallis, los ingleses constituyeron una población y se dedicaron a explotar el abundante palo tintóreo existente en la zona, de donde no pudieron ser expulsados, y tampoco lo fueron de la Laguna de Términos.

En cuanto al Pacífico, el ataque más importante hasta 1680 lo protagonizaron los ingleses, que desde ese año hasta 1682 saquearon toda la costa occidental sudamericana para regresar a Barbados después de pasar por el cabo de Hornos. Se ha calculado que en su incursión dañaron naves y puertos por un valor de unos 4.000.000 de pesos, provocaron la pérdida de unos 25 barcos y causaron sobre 200 muertos.[768] La presencia de navíos enemigos en el Pacífico y sus ataques a las plazas españolas en el siglo XVII marcan el verdadero progreso de los trabajos de fortificación de El Callao y Lima. En el caso de El Callao, las primeras defensas corren parejas con la habilitación del puerto y se realizan desde 1537 hasta 1590. En los cincuenta años siguientes se levantan fortines y parapetos, que constituyeron el sistema de-

fensivo portuario antiguo, un sistema que será consolidado a lo largo del siglo siguiente, pero que fue destruido por un cataclismo en 1746, tras lo cual se fundó Bellavista y se produjo la nueva militarización del puerto. En el caso de Lima, las murallas de la ciudad fueron la principal preocupación para conseguir la defensa urbana más eficaz, por lo que sobre los muros iniciales se sucedieron los proyectos de 1673, 1680 y 1685, siendo este último el que acabaría llevándose a la práctica.[769] La invasión del Pacífico más importante tuvo lugar en 1684-1687, cuando dos barcos bucaneros ingleses cruzaron el estrecho de Magallanes y otro por el cabo de Hornos y arrumbaron al norte, uniéndose en América Central a otros piratas que habían cruzado el istmo. En junio de 1685 atacaron en el golfo de Panamá a una flota procedente de El Callao. Los españoles desembarcaron la plata y luego atacaron a los invasores, que huyeron para dedicarse a asolar la costa de América Central y Nueva España, pero sin poder hacerse con el Galeón de Manila. Consiguieron algunos pequeños botines en la costa del Perú. Después, en 1686-1687, se dispersaron; unos regresaron cruzando el istmo y otros por el cabo de Hornos.[770] Fue la última invasión a gran escala del Pacífico español, pues en 1690 la expedición que dirigía el capitán John Strong, que cruzó el estrecho de Magallanes, en realidad era una empresa comercial, vendiendo casi toda su carga de contrabando en el Perú, como hicieron varias expediciones de esa época.

AUGE Y CRISIS DE LA PIRATERÍA

La segunda mitad del siglo XVII, con algún que otro matiz cronológico, es la época considerada de manera generalizada como la «edad de oro» de la piratería. Hay algunas razones para ello. Por ejemplo, los asaltos y saqueos de ciudades, de los que los más importantes figuran en el cuadro siguiente:

CIUDAD	AÑOS DE LOS SAQUEOS
Veracruz	1683
Tabasco	1672
Campeche	1663, 1678, 1685
Bacalar	1652
Puerto Caballos	1668
Trujillo	1663
Nueva Segovia	1678
Matina	1666
Portobelo	1668, 1680
Panamá	1671
Cartagena de Indias	1697
Santa Marta	1655-56
Riohacha	1655-56
Maracaibo	1667, 1669
Gibraltar	1667
Coro	1659
Puerto Cabello	1659
La Guaira	1680
Cumaná	1659
Santo Domingo	1655
Santiago de los Caballeros	1690
Santiago de Cuba	1662
Puerto Príncipe	1668

San Juan de los Remedios	1652

En la segunda mitad del siglo XVII también tienen lugar los asentamientos «estables» de las potencias enemigas en la periferia del Imperio español y en regiones marginales o no productivas, asentamientos que vemos en el cuadro siguiente:

PAÍS	ISLAS
Inglaterra	Barbada
	Montserrat
	Nieves
	San Cristóbal
	Antigua
	Barbuda
	Anguila
	Jamaica
	Cigateo
Holanda	Tobago
	Oruba
	Curasao
	Buen Aire
	San Eustaquio
	San Martín
Francia	Martinica
	Dominica
	María Galante

	Guadalupe
	Santa Cruz
	Mitad de La Española
	En el continente
Inglaterra	Belice
Holanda	Guayana

A veces esas ocupaciones se produjeron como segunda opción, como sucedió en el caso de Jamaica, pues en 1655 la flota que zarpó de Inglaterra rumbo al Caribe tenía como objetivo Santo Domingo y en la isla se presentaron los 34 barcos mandados por el almirante William Penn llevando a bordo 13.000 hombres a las órdenes de Robert Venables, constituyendo un abigarrado grupo humano que incluía regimientos del ejército inglés creado por Cromwell durante la revolución, piratas y bucaneros. El gobernador de la isla organizó una resistencia tan sólida que derrotó a los invasores, a los que causaron 1.500 bajas y obligaron a reembarcar. Se dirigieron entonces contra Jamaica, a cuya conquista nos hemos referido más atrás. Este éxito no libró a Penn y Venables de un castigo cuando regresaron a Inglaterra, siendo encerrados en la Torre por la derrota que sufrieron en Santo Domingo.

El establecimiento inglés en Belice también fue una especie de segunda opción. En la costa de Mosquitia encontraron apoyos de los nativos y posibilidades comerciales, y en las costas del Yucatán, más al norte de ese emplazamiento, llegaron a establecerse. Así, en 1638, bucaneros y piratas se asentaron en la costa de Belice, desde donde prodigaron ataques a las costas y los barcos españoles, pero muy pronto vieron que era mucho más lucrativo y menos arriesgado dedicarse a la explotación del palo de tinte.

En cuanto a los franceses, su establecimiento en Santo Domingo se debió al abandono de una parte de la isla por España. Ante la evidencia del intenso contrabando que se hacía en La Española, la actual Santo Domingo, a comienzos del siglo XVII las autoridades españolas decidieron trasladar a la población, dejando buena parte de las costas y del oeste de la isla. El vacío dejado por los españoles permitió la ocupación por piratas y filibusteros. Como el abandono español se mantuvo, los franceses se instalaron en esa parte de la isla con facilidad y por la paz de 1697 España les reconoció su posesión.

Por lo demás, no todo fueron éxitos de los «ocupas». Por ejemplo, la estratégica isla de Santa Catalina era codiciada por los piratas y los ingleses. En la segunda mitad del siglo XVII la asaltaron y ocuparon varias veces, tantas como fueron rechazados por los españoles, sin conseguir nunca apoderarse permanentemente de la isla. En 1653 los españoles llevaron a cabo su último ataque a Tortuga, dirigido por el gobernador de La Española, que reunió un contingente de 500 hombres obteniendo un gran éxito: capturó 11 barcos y decenas de piezas de artillería. A los prisioneros les permitió embarcar para dirigirse a Francia, pero no cumplieron lo prometido y regresarían a la isla más tarde para establecerse nuevamente en ella. También recibieron un revés los filibusteros, que en 1676 desembarcaron en la costa de Nicaragua y penetraron en el interior saqueando Nueva Segovia, pero la reacción española les empujó hacia la costa y les obligó a reembarcar dejando en el campo 200 hombres.

No le fueron mejor las cosas en 1679 al francés Grammont, quien con 600 seguidores desembarcó en Cuba y marchó sobre Guanaja, pero fue rechazado y en la retirada hacia los barcos para huir perdió 70 hombres. Por el ataque filibustero a Santiago de los Caballeros en Santo Domingo, el virrey de Nueva España organizó una represalia contra Cabo Francés, en la parte gala de la isla, causando 700 bajas entre muertos y prisioneros y capturando dos barcos franceses y otros 10 filibusteros. Como conse-

cuencia de dos ataques seguidos que los franceses realizaron sobre Jamaica, iban a unirse ingleses y españoles, atacando en 1695 sus bases en Santo Domingo y consiguiendo capturar 190 cañones y 900 hombres, además de causarles más de 600 muertos.

Como acabamos de ver, en las acciones de mayor importancia (Jamaica, Santo Domingo) la actuación estatal corre pareja con la de los piratas y filibusteros, pero esta alianza no iba a durar mucho. Poco a poco las naciones irán abandonando la colaboración con esos aliados molestos y díscolos, que se van quedando solos progresivamente y tendrán que enfrentarse al corso español, de forma que la considerada edad de oro de la piratería es también el momento en que empiezan a manifestarse los síntomas de su crisis.

Por lo que se refiere al balance de las acciones de piratas y corsarios, sus resultados distan mucho de lo que se desprende de la leyenda difundida en relatos y películas, donde predominan la ficción y la imaginación. Las acciones de estos personajes fueron insignificantes para el conjunto de la actividad y presencia españolas en Indias, incluso en su etapa esplendorosa del siglo XVII. Sus bases estaban en la periferia del Imperio español, las partes menos prósperas y peor defendidas,[771] una realidad que parece confirmar el hecho de que desde 1625 y de manera creciente ingleses, franceses y holandeses llevaran colonos e intrusos a las Antillas que ocupaban, desde donde comerciaban con Venezuela y las islas próximas vendiendo tejidos y esclavos negros a cambio de cacao y tabaco, sobre todo, y apoderándose de gran parte del comercio local de la zona.[772]

La actividad corsaria no era desconocida para los españoles, y de hecho en el siglo XVI la practicaron ampliamente, sobre todo, en el Atlántico europeo —desde Galicia y su entorno hasta Flandes, incluyendo el Cantábrico y el canal de la Mancha— y en el Mediterráneo. En aquel escenario, la guerra con Francia era el principal aliciente en la primera mitad; luego pasaría a primer

plano la sublevación flamenca y la intervención naval en Bretaña, en el marco de las Guerras de Religión francesas. En el Mediterráneo, los corsarios españoles lucharon contra los barcos berberiscos y otomanos.[773]

Pero habrá que esperar al siglo XVII para tener la primera Ordenanza de Corso, emitida en 1621, en paz con Inglaterra desde 1604 y con los holandeses desde 1609. La nueva ordenanza venía a sustituir una de 1615, de escasa aplicación práctica, por la paz existente entonces. Con la nueva ordenanza se trataba de incentivar el corsarismo como modo de contribuir a la defensa del Imperio, lo que resultaría un medio más barato para la corona y un aliciente para los particulares que se decidieran a actuar. Todos los vasallos del rey español podrían armar navíos para dedicarse al corso, sin necesitar otra cosa que la patente oficial que lo autorizaba a practicar dicha actividad, expedida por la autoridad portuaria correspondiente, quien refrendaría las presas que hicieran, decidiendo si era «buena presa» o «mala presa» y en este caso, tras oír la alegación del corsario, decidía si había que liberarla o no; si la presa se mantenía durante veinticuatro horas, ya era considerada legal y si el capitán del barco capturado hubiera arrojado al mar la documentación, la llevaba falsificada o duplicada, ocultaba su propiedad o transportaba contrabando, la presa era buena y aceptada. Por lo que respecta al botín, el rey cedía su quinto correspondiente de la carga, que solo se podía vender en el puerto donde el buque estuviera registrado, aunque la adición que se hizo a la ordenanza en 1623 liberalizó la venta. Además, el tiempo que se empleara en la práctica del corso se consideraba como de servicios prestados en las armadas reales. En cuanto a los barcos dedicados al corso, estaba prohibido armar los superiores a 300 toneladas por ser considerados demasiado lentos y pesados, aparte de que en caso de necesidad esos buques de gran tonelaje podía necesitarlos la corona en un momento determinado dada la falta de navíos existente, lo que obligaba a armar buques corsarios, aunque fuera temporalmente,

para oponerse a las expediciones y ataques enemigos, ya se tratara de corsarios, piratas o flotas.[774]

Sin embargo, el problema de esta ordenanza es que no se autorizó su aplicación en América, pues la Casa de la Contratación temía que fuera un medio para violar el monopolio, de manera que se aplicó en el Mediterráneo, Canarias y el Atlántico europeo. Una deficiencia que se subsanó el 23 de febrero de 1674 con la emisión de una ordenanza que sí autorizaba el corso en las Indias, pues como consecuencia de esa edad de oro pirática, se llegó a la conclusión de que el remedio podría llegar autorizando el corso. Desde el Almirantazgo de Flandes se ofrecieron en 1666 las fragatas para que actuaran en el Caribe y un ofrecimiento similar hicieron dos años después los armadores vizcaínos, pero ninguna de las dos ofertas fue aceptada por Madrid. Sin embargo, ante la persistencia de la actividad pirática, por fin se promulgará la ordenanza de 1674. La posibilidad de poder quedarse con las presas que hicieran a los filibusteros y disponer de una autorización legal fueron poderosos reclamos que llevaron al Caribe a todo tipo de corsarios al servicio de España, desde los vizcaínos hasta aventureros más o menos locales.

La real cédula de 1779 se insertó en la Ordenanza de 1674 y supuso una serie de ventajas en la práctica, pues los armadores gozaron de incentivos en el desarrollo de su actividad tanto en la defensa de los territorios españoles como en el ataque a las rutas enemigas. A los posesores de las patentes se les facultaba para inspeccionar los barcos mercantes de cualquier nacionalidad comprobando su documentación, y en caso de que ofrecieran resistencia, podían apresarlos y declararlos «buena presa», calificativo que también se aplicará a las naves sin patente legítima, a las que pelearan con bandera distinta a la que se especifica en su patente y a cualquier buque de guerra o mercante con bandera o patente turca, argelina y de otros estados enemigos, así como a los géneros de contrabando capturados.[775]

Una ponderación de los resultados de estas medidas puede ser la siguiente:

> La respuesta fue eficaz, pues desde 1621 a 1697, como mínimo 707 buques aparecen dedicados a tal ocupación, y decimos mínimo porque en algunos casos la documentación se ha perdido por diversas causas o es incompleta. No deja de ser un número importante, pues las necesidades de las armadas llevaban a la continua movilización de buques mercantes para la guerra, aparte de las también enormes necesidades del comercio y la pesca, por no hablar de la permanente crisis de los astilleros.[776]

Los españoles se apuntaron éxitos mediante el empleo del corso, actividad sobre la que tenemos una buena información en torno a la cuarta década del siglo XVIII.[777] Entre los éxitos logrados por los corsarios españoles, merece la pena destacar los logrados por Juan Corso y Amaro Pargo. El comercio de palo de tinte o palo Campeche constituía un saneado negocio que atraía a las costas españolas a contrabandistas. Para combatirlos se crearon las guardas costas o capitanes de corso, que eran corsarios españoles cuya misión era defender las costas españolas. Empleaban barcos de poco calado, con remos y una vela, llamados armadillos o piraguas, cuya dotación oscilaba de los 45 a los 70 hombres. Del origen de Corso se sabe poco. Se supone que era español y empezó a destacar en torno a 1680, año en que se produjo una acción importante en la Laguna de Términos contra varias balandras inglesas, en la que los españoles iban al mando del capitán don Felipe de la Barrera y Villegas, uno de cuyos lugartenientes era Corso. Tras derrotar a las balandras, Barrera y Villegas envió gente a tierra para capturar a los cortadores. En julio de ese mismo año, Corso y Pedro de Castro con dos piraguas artilladas con seis pedreros salieron de Campeche con intención de navegar en el golfo de Honduras y sorprender a todos los navíos extranjeros que encontraran. Corso se acercaba al navío por sotavento para dificultarle las maniobras contra el viento y alcanzarlo a fuerza de remos. Otra manera de hacerse con el navío enemigo era atacarlo por sorpresa: aguardaba escondido en algún entrante de la costa o en un manglar y podía acometerlo

por ambos flancos cuando el barco se hubiera detenido. En esta incursión consiguieron una fragata francesa que rebautizaron *El León* y un navío ingles de 225 toneladas que renombraron *El León coronado.* No todos tuvieron tanta suerte, pues Mateo Luque, guardacostas de Puerto Rico, fue capturado por los ingleses con 60 hombres. Fueron llevados a Jamaica y ajusticiados.

Amaro Rodríguez Felipe y Tejera Machado, conocido como Amaro *Pargo*, fue un comerciante de La Laguna (Tenerife), nacido en 1678, metido a corsario y apodado así por su semejanza con el pez de ese nombre. Escasamente aficionado a la bebida, no consentía mujeres en sus navíos, como tampoco permitía a los tripulantes juegos de azar ni disputas ni peleas. Se aproximaba a los navíos enemigos con engaños y una vez en su proximidad, los asaltaba con decisión para saquearlos seguidamente, aunque sin excesiva violencia. También traficó con esclavos, que llevaba a América para que trabajaran en las plantaciones. Se ha calculado que amasó una gran fortuna,[778] que guardaba en su casa de Machado (Tenerife), motivo por el que ha sido asaltada en más de una ocasión en busca de un tesoro que nunca ha sido hallado. Muerto el 14 de octubre de 1747 en La Laguna, fue enterrado en la iglesia de Santo Domingo, en cuya lápida están grabados el escudo de los Rodríguez Felipe y una calavera que guiña el ojo derecho. Está aureolado con una leyenda que lo presenta como terrateniente y corsario, el hombre más rico de Canarias, benefactor de la Iglesia y de los pobres. Su participación en la Carrera de Indias empezó en 1703, cuando era propietario y capitán de una fragata, *Ave María y las Ánimas*. Sus ganancias las invirtió en sus propiedades canarias, donde cultivaba vides, enviando su producción a las Indias.[779]

El ejemplo de Amaro cundió incluso entre sus mismos paisanos. Una muestra:

> Destacados marinos, entre los que no faltaron corsarios de singular denuedo de origen tinerfeño y, más concretamente, laguneros surcaron en fechas posteriores no solamente las aguas de este lado del

Océano, sino también las de la región del Caribe, como sucedió con el corsario y comerciante Domingo Lorenzo Cevallos (Ceballos) y su hermano Pedro José Cevallos Terán.[780]

El Caribe siempre fue una zona muy propicia al desarrollo del contrabando y así continuó en el siglo XVIII, favorecido después de la paz de Utrecht (1713) no solo por la presencia inglesa en Jamaica, sino también por las concesiones a Londres del asiento de negros y el Navío de Permiso. El mantenimiento del contrabando llamó la atención, como no podía ser de otro modo, de las autoridades españolas, que trataron de combatirlo al alcance de sus posibilidades, según sucedió, por ejemplo, en la costa atlántica del golfo de Honduras entre 1713 y 1763, espacio donde iban a actuar cosarios españoles con bases en Cuba, Puerto Rico, Campeche, Bacalar y Omoa y cartas patentes emitidas por los gobernadores indianos.[781]

En realidad, los inicios del siglo XVIII supusieron un claro punto de inflexión en la trayectoria de la piratería y el corso. Al declararse la guerra de Sucesión española en 1702 y en su transcurso hasta su finalización en 1713, los beligerantes incorporaron a sus bandos a los más famosos piratas. Fueron años en los que la Armada española se encontraba en su punto más bajo y tuvo que depender de la francesa, que se cobró un alto precio por su ayuda. Concluida la guerra, muchos piratas volvieron a su antigua práctica, pero la situación había cambiado, entre otras cosas, porque los ingleses no estaban dispuestos a tolerarlos, de manera que en 1717 publicaron un edicto en el que concedían a los piratas la última oportunidad para entregarse y alcanzar el perdón, pues, de lo contrario serían declarados fuera de la ley.

A los piratas del Yucatán no les fue mejor. A fines del siglo XVII se intentó expulsarlos de la Laguna de Términos en dos ocasiones, pero a principios del siglo siguiente ya encarnaban el mayor peligro de la zona, así que se dirigieron contra ellos nuevos ataques que no consiguieron más que alejarlos temporalmente

hasta que en 1717, desde Veracruz, se preparó una gran acometida que desalojó a los piratas definitivamente de la Laguna, donde se construyó el fuerte del Carmen, desapareciendo este foco pirático. Expulsados de la Laguna, intentaron establecerse en la otra orilla de la península del Yucatán, y para evitarlo se levantó por parte española el fuerte de Bacalar.[782]

Sin la protección inglesa ni francesa y expulsados por los españoles del Yucatán, los piratas, filibusteros y bucaneros fueron concentrándose en las semidesérticas islas Bahamas, convirtiéndose New Providence en un nuevo refugio pirata con Nassau como centro. Como las defensas habían mejorado y las fuerzas de los piratas ya no eran las mismas, los grandes asaltos a ciudades terminaron. Ahora su objetivo es el ataque a los mercantes y zonas costeras desprotegidas, sobre todo el nutrido tráfico existente entre las colonias inglesas de Norteamérica y las del Caribe. En 1720 el teniente general don Francisco Cornejo, comandante de la Armada de Barlovento, se dirige contra Nassau con 13 barcos y 1.000 hombres, pero no consigue más que un éxito a medias, pues aunque en el desembarco causan a los defensores 100 bajas, se ven obligados a reembarcar.

En cualquier caso, el final de la piratería estaba cerca. Si reparamos en la actividad de sus representantes más importantes por entonces, tenemos a Benjamín Hornigold, que actúa entre 1712 y 1719; Charles Vane, entre 1718 y 1720; Sam Bellamy, en 1716-1717; George Lowther, en 1721-1723; Bartholomew Roberts, en 1719-1720; Walter Kennedy, 1719-1720; y el capitán Rackam, Anne Bony y Mary Read, entre 1718 y 1720. Como podemos comprobar, su vida como piratas era muy corta, incluida la del más famoso de todos ellos, Barbanegra, quien actuaba en 1717 en las costas inglesas norteamericanas y en las Antillas Menores para invernar en Samaná; en marzo de 1718 merodeaba por el golfo de Honduras, Cuba y La Florida para regresar en junio a las costas inglesas, siendo alcanzado y muerto por el gobernador de Carolina del Norte.

La piratería tocaba a su fin. Piratas, filibusteros, bucaneros... empezaban a pertenecer a otra época, pero en el imaginario popular perduró su recuerdo al tiempo que se desvirtuaban las imágenes, consecuencia de la literatura y el cine:

> Glorificados con héroes o antihéroes, la gente los considera simpáticos, ingeniosos y leales, una imagen que dista mucho de la realidad, ya que se puede decir que eran todo lo contrario. A pesar de ello, el cine, que tiende a adoptar aquello que fascina a la gente, ha acogido estos personajes, tal y como el imaginario popular los ha ido deformando a lo largo de los años... La verdadera fascinación por los piratas, y la que hoy en día algunos conservamos proviene de relatos de finales del siglo XIX.[783]

7

Y COMO EPÍLOGO, EL LIBRE COMERCIO

En el siglo XVIII tiene lugar la decadencia y desaparición del sistema de flotas, afectado por diversos factores y no fue el menor el aumento del número de las personas a las que debían abastecer, pues los 100.000 españoles del siglo XVI se habían convertido en 5.000.000 en el siglo de la Ilustración. Por otro lado, la instauración en el trono español de una nueva dinastía, la de los Borbones, supuso la implantación de novedades y reformas que afectaron tanto a la superestructura política y estatal como a las infraestructuras económicas, incluidas las relaciones con los territorios de Ultramar.

EL CAMBIO DE SIGLO Y LAS NUEVAS PERSPECTIVAS

En el inicio del siglo se libró la guerra de Sucesión española (1702-1713), que afectó directamente al sistema de flotas, ya que desde 1699 hasta 1713 solo se enviaron a Nueva España cinco, una de Galeones en 1706, cuatro barcos con mercurio y se realizaron 23 registros de barcos con destino a diversos puertos indianos. Para colmo, los franceses, aliados de los españoles en la

guerra, intentaban establecerse en el comercio indiano, por lo que enviaban cantidades de productos de contrabando a los puertos del Perú y Chile y en 1702 la escuadra gala se ofreció a escoltar a la Flota de Nueva España que regresaba, pero fue derrotada por la armada inglesa y tuvo que refugiarse en Vigo. En ese año, precisamente, Felipe V decidió abrir a los franceses el monopolio español a cambio de ayuda y protección, que en ocasiones no se necesitó, como sucedió con las dos Flotas de 1706, que arribaron sin problemas a sus destinos, la de Nueva España con 2.674,85 toneladas y la de Galeones, que llegó a Cartagena de Indias sin escolta, con 3.542,42 toneladas.

Por otro lado, la colaboración francesa, escasa, no estuvo exenta de problemas. En 1708 se formó una flota de 21 navíos para Nueva España, de los que seis eran franceses. Durante la travesía hubo tensiones y los barcos españoles regresaron prácticamente sin escolta gala. En 1711 fueron autorizados a zarpar de Cádiz seis barcos privados con destino a Nueva España y 1.596,85 toneladas de mercancías, llegando a Veracruz sin problemas, pero no regresó, pues el 30 de julio de 1715 se hundió en el canal de las Bahamas por una tormenta, que también hundió otra flota posterior que se unió a ella en el regreso.

Para Francia, en estos momentos iniciales del reinado, lo más fructífero fue el comercio de esclavos, pues desde 1702 la trata permitía a los barcos negreros con una apariencia de legalidad llevar artículos de contrabando a los puertos americanos, como Buenos Aires. Cuando estallaron las hostilidades, la posición de Francia mejoró merced al abastecimiento a España de manufacturas para el mercado interno, y en 1704, cuando Felipe V convocó la Junta del Restablecimiento del Comercio en Madrid para ponderar el futuro de la Carrera de Indias, los barcos franceses ya comerciaban con los puertos americanos, en principio con ilegalidad, pero progresivamente con la tolerancia de la capital de la Monarquía y de las cabezas de los virreinatos, lo cual significó un cambio en las estructuras comerciales, pues los buques

galos negociaban impunemente con el virreinato peruano hasta el punto de que la feria de Portobelo de 1708, la única que se celebraba desde 1696, fue un fracaso, tanto por el ataque inglés como porque el mercado lo habían saturado los productos franceses.[784] No sucedía lo mismo en Nueva España, pues allí las cosas funcionaron bien durante la guerra. Las cuatro Flotas que salieron de Sevilla hacia Veracruz en 1706, 1708, 1711 y 1712 no solo llegaron, sino que también volvieron sin problemas.

Por otro lado, los barcos de aviso —eran entonces 36, de los que se perdió una decena— desempeñaron un importante papel en el mantenimiento de las comunicaciones con los convoyes en el área caribeña, por la mejor accesibilidad de la ruta de Veracruz, mucho más favorable que la complicada del virreinato del Perú, pues a los barcos ingleses les resultaba más vulnerable el triángulo La Habana, Cartagena y Portobelo. Una situación que puede ser valorada en un doble sentido: en el caso del Perú, faltaba capacidad para controlar la ruta; en el caso de la ayuda francesa, depender de ella tenía la contrapartida del deseo galo de controlar la Carrera de Indias. Tales realidades apuntaban hacia la conveniencia de introducir novedades en el planteamiento existente, nada del agrado de los comerciantes sevillanos y gaditanos, que consideraban las novedades contrarias a sus intereses.

Terminada la guerra de Sucesión, el comercio indiano empezó a sacudirse la tutela francesa y a tratar de recuperar su propia organización, pero no se pudo impedir la penetración inglesa en el comercio americano gracias a haber conseguido en la paz de Utrecht el asiento de negros y el Navío de Permiso, merced a los cuales podía comerciar con un barco de 500 toneladas —lo que constituyó una fuente de posibilidades para el contrabando— y abastecer de negros a las plantaciones españolas en América, concesiones que deberían durar treinta años, pero que realmente no se cancelaron hasta 1750. En 1726 Felipe V abolió las concesiones a los barcos franceses. Entre 1698 y 1724 168 habían

arribado al Pacífico por la ruta del cabo de Hornos para comerciar con el virreinato del Perú. En 1717 la Casa de la Contratación fue trasladada a Cádiz, nueva base del monopolio, que siguió prácticamente como antaño, de manera que entre 1717 y 1765 el 85 por ciento de los buques que fueron a América regresó a Cádiz.

Ante la poca regularidad en el despacho de las Flotas, en 1720 se intentó normalizar de nuevo el comercio con las Indias y se publicó el Proyecto de Flotas y Galeones, fijando las fechas de salida el 1 de junio y el 1 de septiembre, estableciendo un control de los tiempos de permanencia en los puertos americanos y sustituyendo el almojarifazgo (10 por ciento entonces) por el derecho de palmeo, consistente en considerar un palmo cúbico como la medida de las mercancías para estimar la cuantía de las cargas que debían pagar, es decir, en lugar del almojarifazgo, las mercancías pagaban por el espacio que ocupaban en el buque.

La Flota de Nueva España zarparía el 1 de julio de Cádiz, haría aguada durante seis días en Puerto Rico e iría directamente a Veracruz, donde se mantendría hasta el 15 de abril para regresar a España tras quince días de escala en La Habana. La Flota de Galeones saldría el 1 de septiembre, permanecería cincuenta días en Cartagena de Indias y setenta en Portobelo para dar tiempo a la celebración de la feria. El regreso sería por Cartagena de Indias, donde se mantendría otros treinta días y quince más en La Habana. Pero tal ritmo temporal no se cumplió, ni tampoco el restablecimiento en 1725 de la flota anual, y la nueva normativa sobre el tonelaje, que se implantó en 1735, se frustró porque cuando en 1739 se aprestaba la Flota en Cádiz de acuerdo con esa normativa, estalló la guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra, lo que supuso la supresión de la Flota y el envío de barcos sueltos de registro.

En 1739 Portobelo fue destruido por la flota inglesa de Vernon, dejando sin terminal a la Flota de Galeones, lo que fue el inicio de su decadencia, siendo suprimida en 1754, sustituida por

barcos sueltos llamados de registro, «por el que deberían llevar de su cargamento en cada viaje con objeto de evitar el contrabando o fraude fiscal. El comercio en navíos de registro con base obligada en Cádiz cobrará creciente desarrollo en los puertos españoles del Caribe —excepto Veracruz— y en Buenos Aires y los puertos del Pacífico, y será causa de más profundas transformaciones en el ámbito del virreinato peruano».[785] Sí permaneció activa la Flota de Nueva España, que cada dos años zarparía de Cádiz, pero desde 1765 empezaron las presiones para liberar al comercio indiano del monopolio gaditano, pues en ese año se autorizó a las islas de Barlovento, la Luisiana, Yucatán, Honduras y Campeche a comerciar directamente con nueve puertos peninsulares. Los impuestos existentes fueron suprimidos y sustituidos por otro que gravaba con el 6 por ciento los productos españoles y el 7 por ciento los foráneos. Se abría el camino hacia el libre comercio, pues la autorización se amplió a los puertos del centro y norte en 1768 y a los del sur en 1778.

LA CASA DE LA CONTRATACIÓN EN CÁDIZ

La decisión de Felipe V de llevar la Casa de la Contratación a Cádiz, ratificada el 12 de mayo de 1717, en la práctica era la confirmación de algo que ya se presumía tiempo atrás, dado el predominio gaditano en relación con la Carrera desde que se estableció su puerto como la cabecera de las Flotas de Indias, pero las medidas que siguieron al decreto imponiendo el traslado «implicaron una reforma tan radical que sin grave exageración se podría decir que la Casa durante su permanencia en Cádiz fue una institución distinta a la que había conocido Sevilla».[786] Esas medidas empezaron a notarse a comienzos del siglo, pues en 1701, por el decreto de 6 de marzo, se aplicaba la reforma frustrada y pretendida por el duque de Oropesa en 1691.

> Concretamente se ordenó suprimir los oficios supernumerarios, dejando reducida la plantilla de la cúpula dirigente de la Casa al presidente, tres jueces oficiales, tres letrados, un fiscal, el alguacil mayor y el alcaide de la Guarda. Los supernumerarios, que a la sazón eran seis, quedaron «sin ejercicio, pero con el salario de maravedís que corresponde al pie antiguo y fijo de estos empleos, sin otro aumento, ni goce, por razón alguna, ínterin que pasan a los mismos y otros empleos de mi Real servicio»... La reducción de personal no llevó aparejado, al menos de momento, ningún otro cambio.[787]

Un paso más se dio en la promulgación de los Reales Proyectos para la zarpada de las Flotas de 1711 y 1712, redactados por el secretario del Consejo de Indias, Bernardo Tinajero de la Escosura, que como fiscal de la Junta de Cuentas en 1705 abrió un proceso al Consulado sevillano por malversación, la punta de lanza con la que Junta de Restablecimiento del Comercio aspiraba a reducir la importancia consular en el comercio indiano.

Unos años después, en 1717, José Patiño fue nombrado intendente general de Marina y superintendente del Reino de Sevilla, entre cuyas funciones estaban competencias que hasta ese momento había tenido la Casa de la Contratación. Además, fue nombrado presidente del Tribunal de la Casa, cuya Sala de Gobierno desaparecía y la de Justicia veía cómo sus atribuciones se redefinían, siendo de su competencia «los delitos, hurtos y excesos cometidos en la navegación de Indias, hurtos de oro y plata hasta entregarse en mis reales arcas o a legítimos interesados, negocios de particulares que no tocan a mi Real Hacienda» y demás cuestiones derivadas de la navegación, conservando funciones que ya tenía asignadas, como las relativas a bienes de difuntos y ausentes. El personal de la Sala se consideraba excesivo (en 1701 estaban vinculadas a ella 78 personas), por lo que en adelante lo compondrían un presidente, dos ministros asesores, un fiscal, un contador y un escribano. También se ordenaba el traslado a Cádiz del Consulado, cuya dirección se encomendaba a tres cónsules, dos elegidos entre los componentes del organismo y el tercero, representante de los comerciantes gaditanos. En marzo de 1718 la Casa de Contratación se establecía en Cádiz.

Pero Sevilla siguió presionando para conseguir que la Casa volviera a ella y logró que el 21 de septiembre de 1725[788] el rey

firmara un decreto dirigido al duque de Arión, presidente del Consejo de Indias, donde ordenaba el regreso de la Casa a la ciudad del Guadalquivir, que los derechos de Sevilla y Cádiz fueran iguales, que se restableciesen la Contaduría de las Rentas del Almojarifazgo y los demás derechos que se cobraban en la Aduana sevillana, entre otras disposiciones que anulaban las reformas que se habían aplicado a raíz del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz. Pero el decreto nunca llegó a entrar en vigor, pues lo impidieron las gestiones realizadas en la corte por el gaditano don Manuel de Herrera, ayudado por el barón de Ripperdá, entonces secretario de Estado y del Despacho, partidario de la solución gaditana, de manera que una Real Orden de 1 de enero de 1726 dejaba la Casa y el Consulado en Cádiz, quedando en Sevilla solamente un juez delegado de la Casa y la facultad de nombrar dos de los tres cónsules de la cúpula dirigente del Consulado.[789] Desde entonces la cuestión quedó resuelta a favor de la plaza atlántica y la ciudad sevillana ya no volvió a replantearla.

Además de la rivalidad existente entre ambas ciudades, es posible ver también la presión del capital extranjero para que se efectuara el traslado, pues deseaba un puerto que no solo ofreciera mayores facilidades al transporte, evitando la barra y al arribo a Sevilla, sino también más posibilidades para el fraude y el traslado directo de las mercancías europeas y coloniales, dada la disminución de los productos españoles en el tráfico indiano a través del monopolio. Ante la persistencia del contrabando y del fraude y el interés de la corona por no ver reducido el rendimiento de la fiscalidad, se consideró que se podría conseguir que los extranjeros registraran sus mercancías reduciendo los derechos en Cádiz, donde ya se concentraba una parte significativa en el tráfico con América, por lo que a finales del siglo XVII el traslado de Sevilla a Cádiz se vislumbraba como inevitable e irreversible.

Con el acceso de Patiño a la Secretaría del Despacho de Marina e Indias se retomaron las reformas puestas en marcha en 1717. En febrero de 1726 es nombrado nuevo intendente de Marina, cargo al que se une la Presidencia de la Casa de Contratación, ratificándole sus atribuciones anteriores y ampliándoselas a lo relacionado con el comercio, facultades que no podrían ser interferidas por otras autoridades ni por el personal de la Casa.[790]

La incorporación de la Presidencia de la Casa al intendente se mantuvo hasta 1754, a pesar de que en 1738 la simultaneidad de ambos cargos en la misma persona fue impugnada por el marqués de Torrenueva, alegando que un presidente no vinculado a la Marina podría vigilar mejor los fraudes que, al parecer, cometían los oficiales de la Armada. Pero tal impugnación no prosperó. En el tiempo en que ambos cargos estuvieron unidos, la Casa de la Contratación recuperó la Sala de Gobierno —aunque sin tanto poder como antes— y el jefe de la Contaduría Principal, aunque reducido a un cargo subalterno, si bien lograba la condición de juez oficial en 1739, y una década después se creó el cargo de veedor juez oficial. En 1752 el jefe de la Depositaría de los Caudales de Indias se denominaría juez oficial de la Contratación. Con la existencia de los jueces, en la práctica, la Sala de Gobierno quedaba restablecida.

En todos esos años la Sala de Justicia pudo desempeñar las funciones que se le habían asignado, aunque no le faltaron roces con el Consulado. Además, el juez delegado sevillano, posiblemente entre 1742 y 1753, se convirtió en subdelegado del presidente de la Audiencia de la Contratación, pero no experimentó ningún cambio en sus funciones, consistentes en comunicar a los mercaderes sevillanos las disposiciones emitidas por la Casa y representar ante esta los intereses de aquel grupo.

La separación de los cargos de intendente y presidente se debió, posiblemente, a la reestructuración gubernamental que se llevó a cabo en el año 1754 al separar en dos la Secretaría de Ma-

rina e Indias, de manera que al presidente de la Casa de la Contratación le competía autorizar y disponer lo relacionado con la carga y descarga de los buques con destino a Indias y evitar que se produjeran fraudes, mientras que al intendente le correspondería todo lo relacionado con la preparación de las flotas.

El desmantelamiento de la Casa de Contratación fue irreversible y se acentuó cuando se publicaron los primeros decretos relativos al libre comercio, pues quedó limitada a emitir las licencias de embarque y las patentes de navegación.

> Bien es verdad que en 1766, coincidiendo con el acceso de don José de Gálvez a la Secretaría de Indias, parece que se produce un cierto cambio en la política seguida hasta entonces respecto a la Casa, según se desprende tanto de la creación de dos nuevas plazas de oidores como de la restitución al presidente de todas las facultades que tenía con anterioridad a 1760. Es más, incluso se encargó de elaborar un nuevo «reglamento» en el que se especificaran con todo detalle los cometidos del presidente y que, tras su redacción en el curso de ese mismo verano, fue enviado a Gálvez en el mes de noviembre.[791]

Pero eso no sería más que un espejismo. El «Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España e Indias» de 12 de octubre de 1778[792] fue definitivo. No hubo necesidad de ninguna otra disposición, pues en función de su contenido, la Casa de la Contratación era una institución obsoleta, cuyo campo de acción fue la ciudad donde residía, convertida en un simple Juzgado de Arribadas.[793] En 1779 la Real Orden de 2 de agosto reducía el personal de la Contaduría principal de la Contratación y suprimía la Veeduría. En 1783 se trasladaba al Colegio de San Telmo la concesión de títulos de piloto, el último resto de las funciones náuticas de la Casa. En 1786 los nombramientos de la Aduana de Cádiz los haría la Secretaría de Indias. Dos años más tarde, en 1788, se suprimían por decreto las dos plazas de oidores que se habían creado en 1776. En 1777 se reconocía que los jueces y el personal de la Audiencia y Casa de la Contratación estaban sin trabajo.

Cuando el Consejo de Indias promueve una consulta sobre la dotación a la Casa de la Contratación de una nueva planta, el resultado es totalmente contrario, pues el decreto de 18 de junio

de 1790 la suprimía y en su lugar instauraba un Juzgado de Arribadas como los demás que funcionaban en los puertos habilitados para el comercio con Indias, ya que «con las variaciones que ha tenido el sistema de comercio de estos mis Reynos con las Indias había cesado el objeto con que se erigió la Audiencia y la Casa de Contratación que hoy existe en Cádiz». Era la muerte anunciada en el Reglamento de 1778.

Desde ese momento la Casa de la Contratación desaparecía y una real orden de esa fecha anunciaba que una comisión liquidadora —la Comisión de los Once— se encargaría de distribuir los asuntos de su competencia entre otras instituciones. Dicha Junta se constituyó el 28 de junio, se reunió en diecisiete ocasiones y el 19 de agosto dio por terminada su misión, remitiendo sus conclusiones a la Secretaría de Hacienda. Sus propuestas fueron: a la vía reservada de la Hacienda de Indias pasaría lo relacionado con los cargadores y factores que viajaban con licencia a Indias; el Consejo de Indias asumiría los autos relacionados con los caudales que vinieran de América; al Juzgado de Arribadas corresponderían las licencias y fianzas de cargadores, factores y personas que pasaban a Indias; el Consulado entendería en la admisión de maestres de registros, además de en la propiedad legítima de los navíos y en la habilitación de quienes deseaban comerciar con Indias; los asuntos judiciales que llevaba la Casa pasarían a las justicias ordinarias.

> La avidez con que se trasladan a Madrid las distintas Cajas y Depósitos de Caudales que había en la Audiencia de la Contratación en Cádiz y el cuidado y celo que el Ministerio pone en aquellos negocios, que suponían liquidez y manejo de dinero en efectivo, revelan cuál es la causa real de la supresión. No hay ninguna otra que la apetencia insaciable de dinero por parte de la Real Hacienda. Las demás causas que se refieren pueden estar justificadas y responder a más adecuados criterios de racionalidad, pero vienen a desempeñar un papel de comparsa: para que no se advierta demasiado la cruda y codiciosa realidad.[794]

EL REFORMISMO BORBÓNICO Y EL OCASO DEL SISTEMA DE FLOTAS

El reformismo borbónico se manifestará también en el sistema de flotas imperante en la relación con las Indias, que como consecuencia de la dinámica internacional se verá en dificultades. Las directrices reformistas iban encaminadas a hacer el sistema un mecanismo más eficiente, procurando que fuera más habitual y que se cumpliesen con regularidad las fechas establecidas en su funcionamiento, objetivos que se buscarán mediante los oportunos reglamentos, con los que se trata de neutralizar las ventajas concedidas a Inglaterra en la paz de Utrecht y la importancia adquirida por Holanda y Francia en las colonias españolas.[795]

Retomemos algunas medidas ya aludidas anteriormente. En 1720 se elaboró un proyecto reformista que no pasó del papel: mantenía el sistema de flotas y galeones y buscaba dinamizar el tráfico y racionalizar la percepción de impuestos, introduciendo el derecho de palmeo, que recaía sobre las mercancías medidas en metros cúbicos. Cinco años más tarde, una nueva reglamentación se prevé, pero su única novedad respecto a lo proyectado en 1720 fue volver a las salidas anuales de ambos convoyes. Sin embargo, no hubo mejora en la situación, mejora que se persigue con la real cédula de 1735, que tampoco se llevaría a la práctica. Medidas, en fin, que han sido ponderadas así:

> El proyecto de flotas y galeones de 1720, el reglamento de 1725 y la real cédula de 1735 encaminadas a corregir los fallos más ostensibles detectados en la marcha del sistema tradicional de navegación en convoyes... quedaron muy lejos de solucionar el problema de la irregularidad del transporte entre España y sus colonias, ya que los comerciantes gaditanos... continuaron manipulando el tráfico... a su exclusivo interés y conveniencia. Más repercusión tuvo... sobre todo a partir de 1739, la navegación en «registros sueltos»... la principal ventaja que ofrecía... consistía en que las embarcaciones no tenían que esperar la salida periódica de los convoyes... con lo que la navegación adquirió una mayor flexibilidad y en cierta medida esa rapidez y regularidad que el régimen de flotas y galeones era incapaz de proporcionarle.[796]

Una real orden de 1754 es la que abre Tierra Firme al tráfico de navíos sueltos —en realidad, la supresión de la Flota de Galeones ya se había apuntado en 1735—, pero se mantiene la Flota de Nueva España.

Por otro lado, desde finales del siglo XVII se barajó una serie de proyectos para crear compañías privilegiadas que intervinieran en el comercio indiano con las que tanto la corona como los particulares esperaban potenciar los beneficios que se obtenían en el comercio con América. Los referentes de tales compañías eran las europeas ya existentes, y sin romper realmente el monopolio, pretendían un trato privilegiado con alguna zona americana a cambio de su subordinación política. Constituían la evidencia de las presiones y el interés de la burguesía comercial existente en otros puertos españoles deseosa de participar en el comercio indiano. Pero tales pretensiones no empezarán a llevarse a la práctica hasta finalizada la guerra de Sucesión española, sobre todo a partir de 1728, al crearse la Compañía Guipuzcoana de Caracas, a la que seguirán otras compañías puestas en pie en las décadas siguientes.

Las compañías principales que se constituyeron fueron la de Honduras (1714), la ya citada de Caracas, la de Campeche o Galicia (1734), la de La Habana (1740), la de San Fernando o de Sevilla (1747), la de Cumaná o Barcelona (1752), la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (1784) y la de Filipinas (1785). Pero la medida de mayor trascendencia aplicada en el siglo XVIII fue poner fin al sistema de flotas e introducir el régimen de navíos sueltos en el tráfico americano a fin de conseguir mejores resultados y un funcionamiento más flexible, que culminaría en la implantación del libre comercio. Un cambio que fue resultado de un proceso, en el que se han distinguido varias etapas.[797] La primera, de 1717 a 1738, en la que el cambio fue contemplado en el proyecto de 1720, pues el sistema de flotas y galeones persistió, pero se expidieron licencias a navíos sueltos como privilegio real, que se comunicaba a la Casa de la Contratación. De 1739 a 1754 tiene lugar la segunda etapa, que se inicia con una nueva guerra contra Inglaterra, la denominada de la Oreja de Jenkins,[798] que en 1740 enlaza con la de Sucesión austriaca, en cuyo transcurso se produce casi la sustitución del sistema de flo-

tas por navíos sueltos y son los años en que se crean las compañías privilegiadas de comercio ya citadas, las de Caracas, de San Cristóbal de La Habana y de San Fernando. Las compañías eran autorizadas a comerciar con una zona determinada y supusieron una variante importante en el comercio con las Indias:

> Por lo que respecta... al monopolio gaditano, las fugas más importantes con que contó, amén de las consabidas por el régimen especial mantenido para el archipiélago canario, fueron las representadas por las compañías privilegiadas de comercio.... Disponemos de datos y demuestran que, entre 1730 (fecha en que partió con destino a Venezuela la primera expedición por cuenta de la Compañía Guipuzcoana de Caracas) y 1778 (fecha límite del monopolio gaditano), las citadas compañías controlaron aproximadamente el 20 por ciento del total de navíos que cruzaron el Atlántico (308 navíos a la ida y 303 al regreso), cifra esta, por tanto, en que se vio afectada la exclusividad gaditana.[799]

Por último, de 1755 a 1778, una vez comprobadas las ventajas de los navíos sueltos, reportaron el aumento de las operaciones comerciales con los consiguientes ingresos estatales. Tras la firma del Tratado de Madrid de 1750 con Portugal e Inglaterra, el comercio hispano-americano empezó a aumentar,[800] de manera que el nuevo sistema se instaura por el decreto de 1765, definitivamente consolidado con el Reglamento de 1778, por el que se permite el libre comercio a todo el Imperio.

LA IMPLANTACIÓN DEL LIBRE COMERCIO

Un camino que saneara el sistema comercial basado en las Flotas y los Galeones ya lo habían preconizado personajes del siglo XVII, como Martínez de la Mata, Álvarez de Osorio o Manuel de Lira —ministro de Carlos II— y por el que siguieron en el XVIII Jerónimo de Ustáriz, Bernardo de Ulloa, José Campillo Bernardo Ward, Jorge Juan, Antonio de Ulloa, entre otros, y ya a finales, Campomanes, Jovellanos, Flórez Estrada y Canga Argüelles.[801] En sus escritos hay claras coincidencias: mala organización del comercio indiano, los escasos beneficios que conseguía España, necesidad urgente de fomentar la industrialización de la metró-

poli… Partían desde posturas proteccionistas y mercantilistas casi todos, partidarios del monopolio y la exclusión de los extranjeros para que España y América siguieran constituyendo un conjunto cerrado, sin intervención ni participación foráneas. Postura radicalmente distinta a lo que se pensaba en los ámbitos comerciales americanos y en los círculos españoles partidarios de reformas que propiciaran una amplia libertad entre la metrópoli y las colonias.

Después de los acuerdos de Utrecht, favorecedores de los intereses ingleses al concederles el asiento de negros y el Navío de Permiso, se hace más patente la conveniencia de mejorar y racionalizar un sistema considerado caduco, rutinario y envejecido. En 1720 Alberoni puso en marcha un servicio de barcos sueltos que no prosperó al permitir viajes de navíos de registro de particulares con la oportuna licencia y otros trámites que no hacían muy operativo el procedimiento. Fue el primer paso hacia la liberalización de la estructura comercial, a la que no se decidía la corona, mediatizada por los consulados de Cádiz, Lima y México, que querían mantener las ferias de Indias y no aumentar la relación de los puertos autorizados para comerciar. La primera flota que salió después de una pausa de veinte años fue la que zarpó hacia Veracruz en 1757, pero no encontró una venta fácil de la carga que llevaba. Algo parecido ocurrió en la feria de 1760, afectada por el temor que tenían muchos comerciantes españoles de que se viera perturbada por la guerra, pues se libraba la denominada de los Siete Años, que había estallado en 1756 y en la que España participó —un gran error de cálculo de Carlos III— al lado de Francia, cuando ya estaba claro que la ganaría Inglaterra. Una guerra trascendente en el sentido de que cuando terminó en 1763, el rey y sus colaboradores introdujeron cambios en el sistema comercial.

En 1765 se decidió la apertura del comercio directo de los puertos del Caribe con los puertos españoles de Barcelona, Málaga, Santander y La Coruña, además de Sevilla y Cádiz. Poco

después gozaron de este beneficio Alicante, Gijón y Cartagena y, en América, los puertos de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita y Trinidad, además de rebajarse los impuestos y reducirse los trámites. En 1768 se autorizó también el comercio interamericano, hasta entonces prohibido o muy limitado, permitiendo el tráfico entre los virreinatos del Perú y Nueva Granada, ampliándose en 1774 la relación comercial de estos dos con Nueva España y Guatemala y en 1776 se amplió al Río de la Plata, que desde el establecimiento de los navíos de registro gozaba del permiso de internación de productos con destino a Chile y Charcas —pese a las reiteradas y vanas protestas de Lima—, facultad que se hizo oficial el 2 de febrero de 1778, cuando se autorizó a comerciar libremente al puerto de Buenos Aires.

En 1778 vio la luz el Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 55 artículos, que aumentaba a trece el número de puertos españoles autorizados a comerciar libremente con América al sumar a los citados más arriba los de Almería, Los Alfaques, Palma, Tenerife y San Sebastián; en América, los puertos autorizados eran veinticuatro, clasificados en dos categorías, mayores y menores; en aquellos se pagaba el 3 por ciento del valor las mercancías españolas y el 7 por ciento del de las extranjeras, mientras que en los menores los impuestos se reducían al 1,5 y al 4 por ciento, respectivamente. También se eximían de impuestos durante diez años las manufacturas textiles españolas; a los navíos con productos solo españoles se les rebajaba un tercio de los impuestos y se suprimieron las tasas de algunos productos coloniales. Además, se permitía la libre relación entre los puertos españoles y los principales puertos americanos, y un año después, en 1789, se admitían en el nuevo sistema a La Guaira venezolana y Veracruz.

Así culminaba el proceso que llevó a la implantación del libre comercio en el Imperio español, en el que intervinieron algunos personajes que tuvieron gran importancia en el resultado final. Gran incidencia tuvo el informe que elaboró Tomás Ortiz de

Landázuri,[802] de destacada participación tanto en el decreto de 1765 como en el posterior programa reformista que llevaría al Reglamento de 1778.[803] Pero no fue el único, pues en la reunión del Consejo de Indias del 14 de julio de 1777 Fernando Magallón y Andrés jugó un papel decisivo al ser el único consejero que emitió su opinión por escrito y votó a favor del informe presentado por Landázuri; Magallón hacía una serie de reflexiones personales a favor del libre comercio que fueron tenidas en cuenta por el Consejo, pese a los votos contrarios que formularon los otros seis consejeros.[804]

La nueva organización comercial tenía una finalidad proteccionista y el mantenimiento del Imperio como un espacio cerrado en beneficio exclusivo de España, pero hubo que permitir en ocasiones el tráfico extranjero, como ocurrió entre 1766 y 1768 con las colonias francesas. En 1782 se permitió el comercio entre la Luisiana y Francia y sus colonias antillanas durante un periodo de diez años, pagando el 6 por ciento de los productos introducidos, estando también autorizado el que pudieran llevar esclavos. En 1791 quedó autorizada la trata y el comercio de aperos de labranza en varios puertos americanos a fin de fomentar el desarrollo agrícola. Con los enfrentamientos contra Inglaterra a partir de 1796, el tráfico español con América quedó interrumpido, lo que favoreció a los extranjeros, pues en 1797 se permitió a los países neutrales el comercio con los territorios americanos españoles, pero el retorno obligado a los puertos españoles y las elevadas tasas favorecieron el contrabando, situación que se mantuvo en los años siguientes.

La última flota salió hacia América en 1776. Luego mercancías y pasajeros pudieron salir de «Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante, Barcelona, Cartagena, Santander, La Coruña, Gijón, Almería, Tortosa, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y finalmente desde cualquier puerto español». Era un radical cambio estructural en el comercio, pues entre 1782 y 1796 las exportaciones españolas cuadriplicaron su valor y el comercio de retorno se in-

crementó once veces, pero Cádiz mantuvo en no poca medida el control de ese comercio y los principales sectores beneficiados siguieron siendo la agricultura y la viticultura. En el caso americano, la plata mantuvo un gran valor, pero su importancia relativa, que era del 76 por ciento en 1778, decreció entre 1782 y 1796 al 56 por ciento de las exportaciones, consecuencia del crecimiento de las economías agrícolas y ganaderas de regiones antes descuidadas, como Venezuela, Cuba o el Río de la Plata. Unas perspectivas que se truncaron cuando en 1797 España entró de nuevo en guerra contra Inglaterra.

El sistema de flotas fue suspendido el 12 de octubre de 1778: había durado 217 años. El Reglamento de Libre Comercio acabó con el monopolio comercial definitivamente y en 1797 se aceptó la concesión de licencias para comerciar con las colonias españolas a los barcos de países neutrales, sancionando algo que ya venía funcionando desde años antes. La guerra de la Independencia española y el inicio de la independencia americana harían el resto.[805]

En cuanto a las embarcaciones, las 492 enviadas entre 1717 y 1778 fueron de diferentes tipos, nacionalidades y tripulaciones: el 23,98 por ciento eran inglesas; el 22,96, francesas, y las españoles supusieron el 22,15 por ciento. La fragata fue el tipo de embarcación dominante, llegando al 26,29 por ciento, siguiéndole el paquebote, que supuso el 6,57 por ciento. Una novedad fue la consolidación de la ruta a Buenos Aires y la apertura de la del cabo de Hornos para alcanzar los puertos chilenos. El tiempo invertido en las travesías fue prácticamente el mismo, es decir, unos 85 días desde Cádiz a Veracruz y sobre 118 en el regreso.[806]

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo y VILA VILAR, Enriqueta (coords.), *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003.

AITON, Arthur Scott, *Antonio de Mendoza, first viceroy of New Spain*, Duke University Press, Durham, 1927.

ALFARO CRUZ, Jesús, «El puerto de San Juan de Ulúa en el siglo XVI: variaciones climatológicas y antrópicas en la manifestación de accidentes navales», en *Antropología,* n.º 100, 2015, pp. 35-50.

ALFONSO MOLA, Marina, «El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII», en *XXVI Jornadas de Historia Marítima, Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración,* Instituto de Historia y Cultura Naval, vol. 41, 2002, pp. 105-129.

—, «1828: el fin del libre comercio», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos y OLIVA MELGAR, José María (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX),* Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 311-350.

— y MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «La Carrera de las Indias en la época de los Austrias», en el catálogo de la exposición *Rande 1702. Arde o mar,* Museo do Mar de Galicia, Vigo, 2002, pp. 27-35.

—, «La plata española y los tesoros de la nao de China», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.), *La ruta española a China*, Ediciones El Viso, Madrid, 2007, pp. 155-178.

—, «Defensa naval de los reinos de Indias», en *Historia Militar de España,* dirigida por O'DONNELL, Hugo, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina,* coordinado por O'DONNELL, Hugo, CESEDEN-Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 121-142.

—, «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, Salvador y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Madrid, 2013, pp. 307-340.

—, «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en FERNÁNDEZ TORRES, Antonio y SÁNCHEZ DE MORA, Antonio (coords.), *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013, pp. 125-188.

—, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en BAUDOT MONROY, María (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII,* Polifemo, Madrid, 2014, pp. 331-371.

—, «Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con Filipinas», en *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión,* IFC, Zaragoza, 2020, pp. 87-110.

ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *El Galeón de Manila*, Aldeasa, Madrid, 2000.

ALONSO ARAGUÁS, Icíar, «Explorar, conocer: los intérpretes y otros mediadores en los viajes andaluces de descubrimiento y rescate», en GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio y LAVIANA CUESTOS, María Luisa (coords.), *Estudios sobre América: siglos XVI-XX,* Asociación Española de Americanistas, Sevilla, 2005, pp. 515-528.

ALSINA TORRENTE, Juan, *Una guerra romántica 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.

ÁLVAREZ, Rubén, OLIVERO, José María y ALBORNOZ, Enrique, *Cartografía y navegación. Del portulano a la carta esférica,* Armada Nacional, Montevideo, 2007.

ÁLVAREZ NOGAL, Carlos, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América,* Gobierno de Aragón, Zaragoza, 1998, vol. 3, pp. 1.365-1374.

AMAYA PALACIOS, Sebastián, «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», en *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3, n.º 2, 2017, pp. 169-188.

ANDERSON, Gerald, «Alonso de Hojeda: su primer viaje de exploración», *Revista de Indias*, n.º 79, 1960, pp. 11-65.

ANGLERÍA, Pedro Mártir de, *Epistolario*, 4 vols., CODOIN, Madrid, 1953, p. 57.

APAOLAZA-LLORENTE, Dorleta, «La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. "Cambiando la imagen de poder"», en *El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX, Iberoamérica Social, Revista-red de Estudios Sociales*, número especial, vol. II, febrero de 2018, pp. 63-80.

APESTEGUI CARDENAL, Cruz, «La vida a bordo: condiciones de vida en un navío o galeón de la Armada Real en la época del Guadalupe», en SANCHÍS BUENO, Inmaculada (coord.), *Navegantes y naufragios. Galeones en la ruta del mercurio,* Lunwerg, Madrid, 1996, pp. 81-84.

—, *Los ladrones del mar. Piratas en el Caribe: corsarios, filibusteros y bucaneros (1493-1700),* Lunwerg, Madrid, 2000.

ARAÚZ, Celestino Andrés, «Un sueño de siglos: el canal de Panamá», en *Revista Tareas*, n.º 123, mayo-agosto, 2006.

— y PIZZURNO, Patricia, *El Panamá Hispano (1501-1821)*, El Diario de Panamá, Panamá, 1997.

ARCOS MARTÍNEZ, Nell, «Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas 1777-1779», en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales,* vol. XXI, n.º 1.152, marzo de 2016, pp. 3 y ss.

ARMERO, Álvaro, *Piratas, corsarios y bucaneros*, Libsa, Madrid, 2003.

ARRIOLA, Jonathan, BONILLA SAUS, Javier y CAMPO, Macarena del, «Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno», en *Documento de Investigación*, n.º 59, octubre de 2010 (consultado en red).

ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de, *Historia del comercio entre España y las Indias durante el dominio de los Austrias,* Editorial Araluce, Barcelona, 1917.

ASENJO GARCÍA, Frutos, *Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur,* Sílex, Madrid, 1991.

BAER, Joel H., *Los piratas de las islas Británicas*, Editorial Torno, México, 2007.

BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco, *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica. Siglos XVI-XVII,* Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 1998.

BARBIER, Jacques A. y KLEIN, Herbert S., «Revolutionary Wars and Public Finances: The Madrid Treasury, 1784-1807», en *Journal of Economy History,* XLI, 1981, pp. 311-342.

BARCELÓ QUINTAL, Raquel Ofelia, «Acapulco, frontera comercial del reino español (1565-1815)», en MANCHADO LÓPEZ, María y LUQUE TALAVÁN, Miguel (coords.), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares-novohispanas*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2011.

BARRERA BASSOLS, Marco, «Laurens Graff en las costas del golfo de México. La piratería ayer y hoy», en *Día de los mexicanistas*, Universidad de Groninga, Holanda, 14 de noviembre de 2008 (consultado en red).

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI,* Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1994.

BAUDOT MONROY, María, «La militarización del "Galeón de Manila" en el siglo XVIII», en CABRERO, Leoncio (coord.), *Historia General de Filipinas,* Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, pp. 178-187.

—, «La construcción de la real Armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV Historia Moderna, n.º 32, 2019, pp. 163-192.

BEERMAN, Eric, *España y la independencia de los Estados Unidos*, Mapfre, Madrid, 1992.

BELLOSO MARTÍN, Carlos, «Felipe II "En lo que toca a la conservación de los montes y aumento de ellos, que es mucho menester". La preocupación por los bosques en el siglo XVI», en SENDÍN GARCÍA, Miguel Ángel y SANTIAGO CALVO, Mercedes (coords.), *Medioambiente y protección de la Naturaleza. Es-*

tudios en homenaje a los profesores Francisco Campos e Isabel Montequi, Universidad Europea Miguel de Cervantes, Valladolid, 2019, pp. 311-344.

BENNASSAR, Bartolomé, *La América española y la América portuguesa. Siglos XVI y XVII*, Akal, Madrid 1980.

—, *La España del Siglo de Oro*, Crítica, Barcelona, 1983.

BERMEO LEMA, Juan Carlos, «Cargamento de arte y materiales pictóricos en los Galeones de Tierra Firme de 1586. Envíos desde Sevilla a las ciudades de Bogotá, Tunja, Cuzco y Lima», en *Anales del Museo de América*, n.º XXVII, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 2019, pp. 95-130.

BERNABÉU, Salvador: *El Pacífico Ilustrado: Del lago español a las grandes expediciones,* Mapfre, Madrid, 1992.

—, «Descubrimientos y desventuras del primer galeón del Pacífico: el *San Jerónimo* (1566)», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, MENA GARCÍA, Carmen y LUQUE AZCONA, Emilio José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 95-121.

— y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y Plata: el universo económico del Galeón de Manila,* CSIC, Sevilla, 2013.

BERNAL, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias. 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte, Sevilla, 1992.

—, «Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias», en TORRES RAMÍREZ, B. (coord.), *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, t. I, pp. 105-124.

—, «La «Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. I, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 485-526.

—, *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Marcial Pons, Madrid, 2005.

— y MARTÍNEZ RUIZ, Isabel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Tabapress, Sevilla, 1993.

BERNAL RUIZ, María del Pilar, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, CSIC, Sevilla, 1979.

BERNARD, Gildas, «La Casa de Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, XII, 1955, pp. 253 y ss.

—, *Le Secrétariat d'Etat et le Conseil Espagnol des Indes (1700-1808)*, Droz, Ginebra, 1972.

BETHENCOURT MASSIEU, A., «La Guerra de la Oreja. El Corso Marítimo», en PALACIO ATARD, Vicente (coord.), *España y el Mar en el Siglo de Carlos III*, Marinvest, Madrid, 1989, pp. 337-345.

BLACK, Jeremy y WOODFINE, Philip (eds.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century,* Leicester University Press, Londres, 1988.

BLANCO NÚÑEZ, José María, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, IZARD, Barcelona, 2001.

—, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, IZARD, Barcelona, 2004.

—, «Derroteros», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 315-347.

—, «La navegación marítima», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Desvelando Horizontes III…*, 2019, pp. 507-532.

BLANES, Tamara, *Fortificaciones del Caribe,* Letras Cubanas, Madrid, 2001.

BONIALIAN, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784),* Instituto Mora, México, 2012.

—, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Biblos, México, 2014.

—, «Geopolítica y comercio colonial: El frustrado eje por el cabo de Hornos entre España y China», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 53, 2016, pp. 4-35*;* cita en p. 35 (consultado en red).

BORREGO PLA, María del Carmen, «Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII», en *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, pp. 237-252.

—, *Cartagena de Indias en el siglo XVI,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983.

—, «Los hermanos de la Cofradía de los Mareantes en el siglo XVI», en *Andalucía y América en el siglo XVI,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, t. I, pp. 361-389.

—, «Las Ordenanzas de la reformación de la Universidad de mareantes de 1630», en *Temas Americanistas*, n.º 2, 1983, pp. 13-20.

—, «Maestres y pilotos en la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América. Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Junta de Andalucía, Córdoba, 1994, pp. 129-142

BROCHERO, Diego, *Discurso sobre la Marina,* Museo Naval, Colección Vargas Ponce.

BROSSARD, Maurice de, *Historia Marítima del Mundo*, 2 vols., Edimat Libros, Barcelona, 1976.

BURNEO, Reinhard Augustin, *Las murallas coloniales de Lima y el Callao. Arquitectura defensiva y su influencia en la evolución urbana de la capital*, Universidad Ricardo Palma, Lima, 2011 (consultable en red).

BURNEY, James, *Historia de los bucaneros de América,* Renacimiento, Sevilla, 2007 (edición original, 1816).

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830),* Universidad de Cádiz-Sílex, Madrid, 2005.

—, «El traslado de la Casa de Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano», en *Studia Histórica. Historia Moderna,* n.º 2, 2017, pp. 115-152.

—, «Los cambios en el interior del monopolio comercial con América (1650-1717)», en *Aforismos*, n.º 1, 2020, pp. 149-170.

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII,* Universidad Autónoma de México, México, 1997.

CABANTOUS, Alain, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime XVI*e*-XIX*e *siècle*, Fayard, París, 1990.

CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio, «La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización en la isla Cesarea Karoli», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556),* t. II, Real Academia de la Historia, Madrid, 1991, pp. 235-277.

—, «El empeño de las Molucas y los tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado», en RIBOT, Luis Antonio (ed.), *El tratado de Tordesillas y su época,* Junta de Castilla y León, Madrid, 1995, t. II, pp. 1091-1132.

—, (coord.), *Historia general de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999.

CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi,* 2 vols., Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004.

CALDERÓN, Francisco R., *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*, FCE., México, 1995.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, «El fuerte de San Fernando de Omoa: Su historia e importancia que tuvo en la defensa del golfo de Honduras», en *Revista de Indias*, vol. III, n.º 9, 1942, pp. 515-548, y 1943, vol. IV, n.º 11, pp. 127-163.

—, «Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz en la Edad Moderna», *Anuario de Estudios Americanos,* XXV, 1968, pp. 515-563.

—, *Las murallas de Campeche*, Comercial Nadrosa, México, 1974.

—, *Historia de las fortificaciones en Nueva España,* CSIC, Madrid, 1984.

—, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Mapfre, Madrid, 1996.

—, *Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los itinerarios culturales, rutas de comercio, control del territorio y peregrinaje,* Ministerio de Cultura, El Ferrol, 2005.

CALLEJA LEAL, Guillermo y O'DONNELL, Hugo, *1762. La Habana Inglesa,* Cultura Hispánica, Madrid, 1999.

CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (eds.), *Cartagena de Indias y su Historia,* Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República, Bogotá, 1998.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia, «Tiburzio Spannocchi, ingeniero mayor de los reinos de España», en *Espacio, Tiempo y Forma,* Serie VII, Historia del Arte, n.º 1, 1988, pp. 77-90.

CAMBA LUDLOW, Úrsula, «El pecado nefando en los barcos de la Carrera de Indias en el siglo XVI. Entre la condena moral y la tolerancia», en ROSELLÓ SOBERÓN, Estela (coord.), *Presencias y miradas del cuerpo en la Nueva España*, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2011, pp. 109-134. Puede consultarse en red, publicado en 2019: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/555/miradas_cuerpo-html

CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA, Francisco Javier, «Las ordenes mendicantes en Filipinas: agustinos, franciscanos, dominicos y recoletos», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004; pp. 251-284.

CANO, Tomé, *Arte para Fabricar y Aparejar Naos, 1611*, ed. y prólogo de MARCO DORTA, Enrique, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna, 1964.

CAPEL, Horacio, *Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Universitat Barcelona, 1983.

— *et álii, Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII, Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, 1983.

CARABIAS TORRES, Ana María (ed.), *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1992.

CARANDE, Ramón, *Carlos V y sus banqueros,* 3 vols., reedición Crítica, Barcelona, 1965-1969; edición abreviada, Barcelona, 1977.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *San Blas de Nayarit*, 2 vols., Secretaría de Marina, México, 1968.

CARDOZA SÁEZ, Ebert, «Fortificación y defensa de la barra de Maracaibo en la provincia de Mérida», en *Tiempo y Espacio,* n.º 64, julio-diciembre, 2015, pp. 114-129.

CASTILLERO CALVO, Alfredo, *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá,* Universidad de Panamá, Panamá, 1999.

—, *Las rutas de la plata: la primera globalización,* Ediciones San Marcos, Madrid, 2004.

—, *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización,* Novo Art, Bogotá, 2013.

—, *La ciudad imaginada. Historia social y urbana del Casco Viejo de Panamá,* Ministerio de la Presidencia, Panamá, 1999; reedición, Panamá, 2014.

—, *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres,* Editora Novo Art, Panamá, 2016.

CARRERA PUJAL, Jaime, *Historia de la Economía Española*, tt. I y II, Bosch, Barcelona, 1943-1944.

CARRERA STAMPA, Manuel, «Las ferias novohispanas», en *Historia Mexicana. El Colegio de México,* vol. 70, n.º 3, 1953, pp. 319-342.

CASADO SOTO, José Luis, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988.

—«Carlos V y la construcción naval en España», en *Carlos V. La náutica y la navegación*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000.

—«1702, fuerzas navales en conflicto», en el catálogo de la exposición *Rande 1702 Arde o mar,* Museo do Mar de Galicia, Vigo, 2002, pp. 73-85.

CASARIEGO, J. E., *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas,* Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo, 1961.

CASAS, Bartolomé de las, *Historia de las Indias,* 2 vols., estudio y notas de Juan PÉREZ DE TUDELA, Rivadeneyra, Madrid, 1961.

CASTILLERO CALVO, Alfredo, *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá.* Universidad de Panamá, Panamá, 1999.

—, *Las rutas de la plata: la primera globalización,* Ediciones San Marcos, Lima, 2004.

—, *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización,* Novo Art, Bogotá, 2013.

—, *La ciudad imaginada. Historia social y urbana del Casco Viejo de Panamá*, Novo Art, Panamá, 2014.

—, *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres,* Novo Art, Panamá, 2016.

CASTILLO MARTOS, Manuel y LANG, Mervyn F., *Metales preciosos: unión de dos mundos,* Muños Moya y Montraveta Editores, Sevilla, 1995.

CASTILLO MATHIEU, Nicolás del, *La llave de las Indias,* El Tiempo, Bogotá, 1981.

CASTILLO OREJA, Miguel Ángel, «Puertos y defensas del Mar del Norte en la Capitanía General de Guatemala», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 36-56.

CASTRO, Manuel de *et álii*, *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*, 4 vols., CSIC, Madrid, 1972.

CAVA MESA, Begoña, «Mirando hacia el Pacífico. José de la Cruz y la emergencia del puerto de San Blas», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, MENA GARCÍA, Carmen y LUQUE AZCONA, Emilio José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 235-257.

CERDÁ CRESPO, Jorge, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años 1739-1748,* Universidad de Alicante, Alicante, 2010.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las Armadas de Felipe II*, San Martín, Madrid, 1988.

—, *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI,* CSIC, Madrid, 1994.

CERVERA, José Antonio, «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», *Llull*, n.º 24, 2001, pp. 59-87.

CERVERA PERY, José, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (Las razones de un superministerio),* Ministerio de Defensa, Madrid, 1997.

—, «El soporte jurídico de la Casa de Contratación (El Consejo de Indias)», en *XXIV Jornadas de Historia Naval. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 39, 2001, pp. 79-88.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1945.

—, *América Hispánica (1492-1898),* t. VI, de la *Historia de España* dirigida por TUÑÓN DE LARA, Manuel, Labor, Barcelona, 1982.

—, *Ensayos sobre los reinos castellanos de Indias*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1999.

CHAUNU, Pierre, *Conquista y explotación de los nuevos mundos. Siglo XVI*, Labor, Barcelona, 1973.

—, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII. (Estadísticas y tablas),* Instituto Mexicano de Comercio exterior, México, 1974.

—, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 1983.

—, *Séville et l'Atlantique, 1500-1650,* 12 vols., Éditions de l'IHEAL, París, 1957-1964.

CHAVES, Alonso de, *Quatri partitu en Cosmographia prática* o *Espejo de navegantes,* con un estudio de CASTAÑEDA, Paulino, CUESTA, Mariano y HERNÁNDEZ, Pilar, Museo Naval, Madrid, 1983.

CHEN FANG, Chen, «Colonias españolas en Asia en el siglo XVII: Relaciones entre Manila y San Salvador (Norte de Taiwán)», BERNABÉU ALBERT, Salvador, MENA GARCÍA, Carmen y LUQUE AZCONA, Emilio José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 53-74.

CHEVALIER, François, *La formación de los latifundios en México,* FCE, México, 1999 (tercera edición).

COLLADO VILLALTA, Pedro, «En torno al monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII», en *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna,* Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, 1983.

—, «El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608», en *Actas II Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984, pp. 275-305 (consultable en red).

COLOM, Germà y GARCÍA SANZ, Arcadi (eds.), *Llibre del Consolat de Mar,* 7 vols., Fundaciò Noguera, Barcelona, 1981-1987 (reedición 2001).

COLOMAR ALBAJAR, María Antonia, «Apuntes para la Historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz», en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 27, 1958, pp. 219-279.

—, «Documentos para una Historia: la Sección de Contratación del Archivo General de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003,* Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 223-240.

—, (coord.), *La Casa Lonja de Sevilla. Una casa de ricos tesoros,* Ministerio de Cultura, Madrid, 2005.

CONTENTE DOMINGUES, F., *Os navios do mar Oceano. Teoria e empírea na arquitetura naval dos séculos XVI y XVII,* Universidade de Lisboa, Lisboa, 2004.

—, «El rigor de la medida: unidades de medida linear y de arqueo en la construcción naval ibérica en los inicios del siglo XVII», en VICENTE MAROTO, María Isabel y ESTEBAN PIÑERO, Mariano (coords.), *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del Siglo de Oro,* Junta de Castilla y León, Valladolid, 2006, pp. 371-381.

CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro, «La formación de pilotos», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 347-394.

CORDINGLY, David, *Bajo bandera negra,* Edhasa, Barcelona, 2005.

CORREIA, Carlos Calinas, *História dos descobrimentos. Uma odisseia fascinante,* Colibri, Lisboa, 2018.

CORTESAO, Armando, *Os Descobrimentos portugueses,* 8 vols., Paço de Arcos, 2016.

CRESPO SANZ, Antonio, «El padrón real. Una base de datos cartográfica en continua actualización», en *CT Catastro,* diciembre 2012, pp. 65-89.

CRESPO SOLANA, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz, 1717-1730*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996.

CRUZ BARNEY, Óscar, «Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674», en *Revista de la Facultad de Derecho de México,* 199-200, 1995, pp. 179-201.

—, *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700,* Oxford University Press México, México, 1999.

—, *El corso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispanoindiano,* Universidad Autónoma de México, México, 2009.

CRUZ, Francisco, *La Nao de China,* Editorial Jus, México, 1962.

CRUZ FREIRE, Pedro. «El ingeniero militar Ignacio Sala, Gobernador y Comandante General de Cartagena de Indias. Noticias de su pase a Indias y de su labor en las defensas de la ciudad», en *Laboratorio de Arte,* n.º 25, 2013, pp. 469-481. (consultable en red).

—, *Silvestre Abarca. Un ingeniero militar al servicio de la Monarquía Hispana*, Athenaica, Sevilla, 2017.

—, «Luis Huet y el fuerte de San Diego en La Habana: la conclusión del sistema defensivo de la altura de La Cabaña», en LÓPEZ GUZMÁN, Rafael (coord.), *De Sur a Sur: Intercambios artísticos y relaciones culturales,* Universidad de Granada, Granada, 2018.

CRUZ REYES, Víctor, *Fuerte de San Fernando de Omoa: época colonial,* Instituto Hondureño de Antropología e Historia, Tegucigalpa, 1985.

CUESTA DOMINGO, Mariano, «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», en RIBOT, Luis Antonio (ed.), *El tratado de Tordesillas y su época,* Junta de Castilla y León, Madrid, 1995, t. II, pp. 1483-1518.

—, «Las condiciones científicas y técnicas de los descubrimientos», en t. XVIII, *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570),* de la *Historia de España Menéndez Pidal*, Espasa Calpe, Madrid, 1998, pp. 180-181.

—, «La influencia de la náutica española en Europa», en *Carlos V. La náutica y la navegación*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000, pp. 53-74.

—, «La Casa de Contratación», en *La Casa de Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 39, 2001, pp. 9-42.

—, «De mapas y tratados. Geografía y cosmografía desde la Antigüedad hasta la primera circunnavegación», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Desvelando Horizontes III…*, 2019, pp. 209-288.

CWIK, Christian, «Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío 1650-1750», en ELÍAS CARO, Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA, Antonio (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Historia, Cultura, Economía y Sociedad,* Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2009, pp. 281-311.

DÁNVILA COLLADO, Manuel, *Significación que tuvo la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias,* Madrid, 1892.

DE LA O TORRES, Rodrigo Alejandro, «La presencia de corsarios franceses en el Golfo-Caribe, 1546-1466», en *Historia 2.0 Conocimiento Histórico en Clave Digital,* VI, n.º 11, enero-junio de 2016, pp. 36-56.

—, «Desde el poder y desde los hombres. Elementos para profundizar en las características del corso en el Golfo Caribe. Siglo XVI», en *Caribbean Studies,* vol. 46, n.º 1, 2018, pp. 77-119.

—, «Miedos y fenómeno de la piratería en el Golfo-Caribe durante el siglo XVI. Un ensayo de aproximación», en *HISTOReLo. Revista de Historia Regional y Local,* vol. 11, n.º 22, julio-diciembre de 2019, pp. 267-300.

DEFOURNEAUX, Marcelino, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro*, Argos Vergara, Barcelona, 1983.

DEL VAS MINGO, Marta Milagros, *Las capitulaciones de Indias,* Inst. Cooperación Iberoamericano, Madrid, 1986.

—, «Los consulados en el tráfico indiano», en ANDRÉS-GALLEGO, José (dir.), *Tres grandes cuestiones en la Historia de Iberoamérica,* Mapfre, Madrid, 2005 (consultado en red).

— y NAVARRO AZCUE, Concepción, «El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556),* Academia de la Historia, Madrid, 1992, t. III, pp. 579-614.

DELUMEAU, Jean. *El miedo en Occidente*, Taurus, Madrid, 1989.

DÍAZ BLANCO, José Manuel, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», en *Revista de Indias*, vol. LXXIV, n.º 262, pp. 661-692.

DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes, «La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta fray Andrés de Urdaneta», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV, 1958, pp. 507-532.

—. *Arquitectura española en Filipinas, 1565-1800*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1959.

—, *La Real Compañía de Filipinas,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1965.

—, «Las expediciones al área de la especiería», en *Historia General de España y América*, Rialp, Madrid, 1982, t. VII, pp. 348 y ss.

—«Filipinas en el siglo de la Ilustración», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004.

DOMÍNGUEZ, Citlalli, «Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz-Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI», en *El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX, Iberoamérica Social, Revista-Red de Estudios Sociales*, número especial, vol. II, febrero 2018, pp. 10-26.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, «Los caudales de indias y la política exterior de Felipe IV», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XIII, 1956, pp. 314 y ss.

—, «La concesión de «naturalezas para comerciar en Indias» durante el siglo XVII», en *Revista de Indias*, t. XIX, 1959, pp. 227 y ss.

—, «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», en *Hispania*, t, XXIII, 1963, pp. 92 y ss.

—, «La burguesía gaditana y el comercio con Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de Contratación», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868),* Diputación Provincial, Cádiz, 1976, pp. 3-11.

—, *Orto y ocaso de Sevilla,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 1981.

—, *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 1986, tercera edición, Sevilla, 2006.

—, «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José y GARCÍA BERNAL, José Jaime (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, 2010, pp. 265-286.

DUEÑAS FONTÁN, Marcelino, «Medidas de los navíos de la Jornada de Inglaterra», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 27, Madrid, 1996, pp. 5-56.

DUVERGER, Christian, *Hernán Cortés. Más allá de la leyenda*, Taurus, Madrid, 2013.

EARLE, Peter, *The Sac of Panama,* Macmillan, Nueva York, 1981.

—*The Pirate Wars*, Nueva York, 2003.

ELÍAS CARO, Jorge Enrique y VIDAL ORTEGA, Antonio, *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica*, Editorial Uninorte, Barranquilla, 2010.

ELLIOTT, John H., «España y América en los siglos XVI y XVII», en BETHELL, Leslie (ed.), *Historia de América Latina*, Crítica, Barcelona, 1990, t. II., pp. 38 y ss.

ENCINAS, Diego de, *Cedulario Indiano*, Cultura Hispánica, Madrid, 1946, t. IV, fol. 118v. (Hay una edición de 2018 con estudio e índices de Alfonso GARCÍA-GALLO y se puede consultar en red desde 2019).

ESCALANTE DE MENDOZA, Juan, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1571), Museo Naval, Madrid, 1985.

ESCRICHE, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*, Madrid, 1876 (primera edición. París, 1869).

ESPINA MONTERO, Álvaro, «Oro, plata y mercurio, nervios de la Monarquía de España», en *Revista de Historia Económica*, vol. XIX, n.º 3, 2001, pp. 507-538.

ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano, «La Academia de Matemáticas de Madrid», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Actas, Madrid, 1999, pp. 113-132.

—, «Las Academias técnicas en la España del siglo XVI», en *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. V, 2002-2003, pp. 10-18.

EXQUEMELIN, Alexandre Olivier, *Piratas de la América*, Renacimiento, Sevilla, 2013 (primera edición Ámsterdam, 1681).

EZQUERRA, Ramón, «La crítica de la situación de América en el siglo XVIII», en *Revista de Indias*, n.os 87-88, 1962.

FALEIRO, Francisco, *Tratado de la Esphera y de la Arte de Navegar… de Fco. Falero*, Sevilla, 1535. Edición facsímil, Ministerio de Defensa, Madrid, 1989.

FALS BORDA, Orlando, *Mompox y Loba*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1979.

FARIÑA GONZÁLEZ, Manual A., «La evolución de una fortuna indiana: D. Amaro Rodríguez Felipe (Amaro Pargo)», en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*, Casa Colón, Las Palmas, 1993, t. II, pp. 633-641.

FELICIANO RAMOS, Héctor, «El auge del contrabando: su tipología y sus ámbitos», en *América en el siglo XVIII*, Rialp, Madrid, 1989, pp. 357-372.

FERNÁNDEZ, Vicente y ÁLVAREZ CUETO, Dionisio, *Los perros de la Reina, piratas ingleses contra España, s. XVI*, Almena Ediciones, Madrid, 2003.

FERNÁNDEZ CANO, Vicente, «Disputa por la sede de la Casa de Contratación en 1725», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXVI, 1969, pp. 357-383.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo, *Historia general y natural de Indias*, 4 vols., Real Academia de la Historia, Madrid, 1852.

—, *Sumario de la Natural Historia de las Indias*, Toledo, 1526, reedición FCE, México, 1950.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Historia de la Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón,* 9 vols., Armada Española, Madrid, 1972.

—, *Disquisiciones náuticas*, 6 vols., Ministerio de Defensa, Madrid, 1996 (primera edición, Madrid, 1877).

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, *Construcción naval: nomenclatura y tecnología navales,* Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, 1987.

—, *Arte de Fabricar Reales*, Barcelona, 1992, 2 vols. Edición comentada del manuscrito de Antonio de Gaztañeta.

FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco, «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración», en *España y el Ultramar hispánico hasta la Ilustración. Jornadas de Historia marítima,* Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1989, pp. 35-62.

FERNÁNDEZ LÓPEZ, Francisco, «La Casa de Contratación de Indias: Una oficina de expedición documental, Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental (siglos XVI-XVII)», en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 36, n.º 144, 2015, consultable en red.

—, «El proceso de admisión de maestres e navíos en la Casa de Contratación; expedientes y procedimiento», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 75, n.º 1, 2018, pp. 43-66.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coord.), *Guerra, Derecho y Política. Aproximación a una interacción inevitable*, Asociación Veritas, Valladolid, 2014.

FERNÁNDEZ TORAÑO, Antonio, *Pedro Menéndez de Avilés, señor del mar océano, adelantado de La Florida*, Edaf, Madrid, 2016.

FERNÁNDEZ TORRES, Antonio, «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo XVI», en *Clío, Revista de Historia*, n.º 70, 2007, pp. 81-124.

— y SÁNCHEZ DE MORA, Antonio (coords.), *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013.

FIGUERAS VALLÉS, Estrella, «El cruce del istmo centroamericano: Un proyecto renacentista» (consultado en red).

FISHER, John R., *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*, Banco de España, Madrid, 1993.

—, «El sistema comercial del Imperio español: teoría y práctica del monopolio», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 175-186.

FLORES MOSCOSO, M.ª Ángeles, «Naufragios en el golfo de Cádiz», en *II Jornadas de Andalucía y América*, t. II, CSIC, Sevilla, 1984.

FLYNN, Dennis Owen y GIRÁLDEZ, Arturo, «Imperial Monetary Policy in Global Perspective», en BERNAL, Antonio Miguel (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Marcial Pons, Madrid, 2000, pp. 385-404.

FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy, LÓPEZ VELA, Roberto y POSTIGO CASTELLANOS, Elena (coords.), *Monarquías en Conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*, Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2020.

GACTO, Enrique, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Anales de la Universidad Hispalense, Sevilla, 1971.

GALL, François y GALL, Jacques, *El filibusterismo* (2.ª edición), FCE, México, 2014.

GALVÁN GUIJO, Javier, «La fundación de Manila y su trazado urbanístico», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 149-163.

GÁMEZ CASADO, Manuel, «Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españolas al golfo del Darién, 1767-1768», en *Anuarios de Estudios Americanos*, vol. 75, n.º 1, 2018, pp. 211-236.

—, «Cartagena de Indias: La bahía más codiciada», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, 2018, pp. 59-71.

GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat, *Comercio ultramarino e Ilustración: La Real Compañía de La Habana*, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián, 1993.

GARCÍA-ABÁSOLO, Antonio F., *Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España*, Diputación Provincial, Sevilla, 1983.

—, «México en el siglo XVI», en NAVARRO GARCÍA, Luis (coord.), *Historia de las Américas*, vol. II, Alhambra-Universidad de Sevilla, Madrid-Sevilla, 1991, pp. 49-67.

—, «Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI», en CABRERO, Leoncio (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, pp. 169-206.

—, «Relaciones entre españoles y chinos en Filipinas. Siglos XVI y XVII», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 231-249.

—, «Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila», en IÑESTA MENA, Félix, LORENZANA LAPUENTE, Felipe y MATEOS ASCACIBAR, Mateo (coords.), *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura*, Sociedad Extremeña de Historia, Llerena, 2014, pp. 9-30.

GARCÍA, José Manuel, *O mundo dos Descobrimentos portugueses*, 4 vols., Edições Quidnovi, Vila do Conde, 2012.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1976 (reed. Diputación Provincial, Cádiz, 1988).

—, *La Carrera de Indias. Suma de Contratación y Océano de los negocios*, Sociedad Estatal Expo 92, Sevilla, 1994.

—, *Andalucía en la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986 (nueva edición, Universidad de Granada, Granada, 2002).

—, «El comercio (andaluz) con Indias y su contribución a las «urgencias» de la Monarquía (siglos XVI y XVII): un intento de sistematización», en *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Cajasur, Córdoba, 2002, pp. 253 y ss.

—, «La etapa de residencia en Cádiz hasta su extinción (1717-1793)», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 65-80.

—, *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado: problemas y debates*, Universidad de Granada, Granada, 2003.

—, «Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional», en VILLAR, María Begoña y PEZZI, Pilar (eds.), *Los extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, 2003, pp. 73-100.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1810*, Plaza & Janés, México, 2011.

—, *Contra viento y marea. Los piratas en el golfo de México*, Plaza & Janés, México, 2006.

—, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el golfo de México*, Era, México, 2014.

GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça*, reedición por el Museo Naval de Madrid, 1993, con transcripción y estudio de Mariano CUESTA.

GARCÍA DEL PINO, César, «El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII», en GUIMERÁ, Agustín y MONGE. Fernando (coords.), *La Habana, puerto colonial. Siglos XVIII-XIX*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000, pp. 157-182.

GARCÍA FRANCO, Salvador, *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los cuatro términos de la navegación*, 2 vols., Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1947.

—, *Instrumentos náuticos en el Museo Naval*, CSIC, Madrid, 1959.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980.

GARCÍA GARRALÓN, Marta, *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 2007.

—, «La Universidad de Mareantes y la defensa de los intereses de la gente de mar de la Carrera de Indias», en GARCÍA HURTADO, Manuel Reyes, GONZÁLEZ LOPO, Domingo L. y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, Enrique (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, pp. 155-166.

— y TÁVORA PALAZÓN, Valle, «La Universidad de Mareantes de Sevilla: descripción de su fondo documental», en *AHUS. Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Sección Fondo Antiguo*, Sevilla, 2010.

GARCÍA GONZÁLEZ, Antonio F., *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. don Fray Juan de Arechederra y Tomar, Obispo de la Nva. Segovia*, Universidad de Granada, Granada, 1976.

GARCÍA GUERRA, Elena María, «Las mutaciones monetarias en el siglo XVM. Consideraciones en torno a su estudio», en *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 14, 1993, p. 247 y ss.

—, «Alteraciones monetarias. Arbitrismo y comercio en el siglo XVII», en ENCISO RECIO, Luis Miguel (dir.), *La burguesía española en la Edad Moderna*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1996, tomo II, p. 633 y ss.

GARCÍA GUTIÉRREZ, Antonio, *América: descubrimiento de un mundo nuevo*, Istmo, Madrid, 1990.

GARCÍA-PARREÑO, Jorge, *Las armas navales españolas*, Barcelona, 1982.

GARCÍA SÁIZ, María Concepción, «Arte viajero. De objeto de Consumo a pieza de colección», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 203-208.

GARCÍA SANZ, Arcadio, «Les tradicions jurídico-marítimes medievals», en *Miscellanea Barcinonensia*, n.º XIV, 1966, pp. 7-28.

—, «Estudios sobre los orígenes del Derecho Marítimo Hispano-Mediterráneo», 1969, 104 pp. (consultado en red).

GATBONTON, Esperanza Bunag, *Bastión de San Diego,* Intramuros Administration, Ministry of Human Settlements, Manila, 1985.

GIL, Juan, *Hidalgos y samuráis. España y Japón en los siglos XVI y XVII,* Alianza, Madrid, 1990.

GIL OLCINA, Antonio, «Canarias en la Carrera de Indias: los vientos de la travesía», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 65, 2018, pp. 1-8.

GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Manuel, «Política indiana del canciller Jean Le Sauvage (8-XI-1516/7-VI-1518)», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XII, 1955, pp. 131-218.

GIRARD, Albert, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'a la fin du XVIII*e *siècle,* E. de Boccard, París, Féret et fils, Burdeos, 1932.

GOMES DE BRITO, Bernardo, *Memoria trágico-marítima em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as nãos de Portugal depois que se pôs en exercício a Navegação da Índia*, Escriptorio, Lisboa, 1735.

GÓMEZ, Consuelo y LÓPEZ, Jesús, «Los proyectos del Ingeniero Bruno Caballero en la plaza de La Habana, entre la tradición y el nuevo sistema de ejercer la profesión», en *ArcHisoR*, n.º 6, 2016, pp. 37-63.

GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Editorial Naval, Madrid, 1988.

GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio, «Náutica y navegación en la España de los siglos XVI y XVII», en, *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI (As sociedades ibéricas e o mar a fináis do século XVI*, Sociedad Estatal de Lisboa, Lisboa, 1998, pp. 27-33.

—, *et álii*, *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1560-1604)*, 5 vols., Ministerio de Defensa y Turner, Madrid, 1980-1993.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Alonso Federico, «El Consejo de Indias en la crisis de los Consejos y en el nacimiento de la estructura administrativa contemporánea», pp. 165-177 (consultado en red).

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José, *Astronomía y navegación en España, siglos XVI y XVIII,* Madrid, 1992.

—, «Cantabria y la construcción naval del siglo XVII», en *El astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*, Astillero, 1992.

—, *Astilleros: de los barcos antiguos a los galeones*; conferencia de 21 de abril de 2000 (consultado en red).

—, «Instrumentos para la navegación en la Edad Moderna», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Desvelando Horizontes III…*, 2019, pp. 397-454.

GOODMAN, David, «El dominio del mar y las armadas de la Monarquía», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, 6 vols., Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 1999, vol. II, pp. 365-383.

—, *El poderío naval español, Historia de la Armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001.

GORROCHATEGUI SANTOS, Luis, *La Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Crítica, Barcelona, Madrid, 2020.

GOSSE, Philip, *Historia de la piratería*, Renacimiento, Sevilla, 2017.

GRACIA RIVAS, Manuel, *La sanidad naval española. Historia y evolución,* Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1995.

GRAHN, Lance, «Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII», en CALVO STEVENSON, Haroldo y MEISEL ROCA, Adolfo (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII,* Banco de la República, Bogotá, 2002.

GRUZINSKI, Serge, *Histoire de México*, Fayard, París, 1996.

GUEVARA, Fray Antonio de, *El Arte de Marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*, Valladolid, 1539.

GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *Historia del Consulado de Bilbao*, 3 vols., Bilbao, 1972 (primera edición Lib. de José Astuy, Bilbao, 1914).

GUILLEN TATO, Julio, *Cartografía marítima española*, Madrid, 1943.

—, *Europa aprendió a navegar en libros españoles*, Museo Naval, Madrid, 1943.

—, «Los libros de náutica en los años del Emperador», en *Revista General de Marina*, Madrid, octubre, 1958, pp. 481-509.

GUIMERA RAVINA, Agustín, «La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y cultura naval*, n.º 39, 2001, pp. 135-150.

GUTIÉRREZ, Ramón (coord.), *Panamá Viejo y Portobelo*, Fundación Carolina, Madrid, 2004.

—, *Fortificaciones en Iberoamérica*, Fundación Iberdrola y Ediciones El Viso, Madrid, 2005.

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio, *América: descubrimiento de un mundo nuevo*, Akal, Madrid, 1990.

— y LAVIANA CUESTOS, María Luisa (coords.), *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*, Asociación Española de Americanistas, Sevilla, 2005.

HAMILTON, Earl, J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España (1501-1650)*, Ariel, Barcelona, 1975.

—, *El florecimiento del capitalismo*, Alianza, Madrid, 1980.

HARING, Clarence H., *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Academia Nacional de Historia, Caracas, 1939.

—, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, FCE, México, 1979.

HEREDIA HERRERA, Antonia, «Apuntes para la Historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz», en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 27, 1958, pp. 219-279.

—, «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla», en *Archivo hispalense*, t. 56, n.os 171-173, 1973, pp. 149-183

—, *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800)*, Editoriales Andaluzas Unidas, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1989.

—, *La Lonja de Mercaderes: un cofre para un tesoro singular*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1992.

HERNÁNDEZ DÍAZ, Concepción, «Avatares de las flotas de las Indias por las costas onubenses», en *XI Jornadas de Andalucía y América*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, pp. 268-269.

HERNÁNDEZ OLIVA, Carlos Alberto, *Corsarios y piratas en La Habana. Siglo XVI*, Renacimiento, Sevilla, 2020.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario, «Los convenios de Zaragoza», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, t. I, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1973, pp. 81 y ss.

HERRERA REVIRIEGO, José Miguel, «Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados de siglo XVII», en *Forum de Recerca*, n.º 16, 2009, pp. 103-118.

—, «La «balandra de Marianas»: planificación y resistencias ante la exploración de una ruta entre Manila y Guam», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, MENA GARCÍA, Carmen y LUQUE AZCONA, Emilio José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 75-94.

HIDALGO NUCHERA, Patricio, *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*, Miraguano, Madrid, 1995.

HORMAECHEA, Cayetano, RIVERA, Isidro y DERQUI, Manuel, *Los galeones españoles del siglo XVII*, 2 vols., Asociación de Amigos del Museo Marítimo, Barcelona, 2012.

HOROZCO, Agustín de, *Historia de la ciudad de Cádiz*, Ayuntamiento de Cádiz, Cádiz, 1845 (primera edición, 1598).

HUSSEY, Roland, «Antecedents of the Spanish monopolistic companies (1624-1728)», en *Hispanic American Historical Review*, n.º 9, 1920, pp. 1-30.

IACARINO, Ubaldo, «Acero toledano contra catanas. Los combates de Cagayán», en *Los Tercios (V). Asia. Desperta Ferro*, n.º especial XV, 2013, pp. 42-45.

—, *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichö (1596-1615)*, Wiesbaden, 2017.

IBARRA RODRÍGUEZ, Eduardo, «Los precedentes de la Casa de la Contratación de Sevilla», *Revista de Indias*, n.os 3, 4 y 5, 1941, pp. 85-97, 5-54 y 5-38, respectivamente.

INGLIS, G. Douglas, «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», en *New Aspects of Naval History*, Baltimore, 1985.

ISAZA CALDERÓN, Baltasar, *Panamá la Vieja y Panamá la Nueva*, La Estrella de Panamá, Panamá, 1969.

JACQUELARD, Clotilde, *De Séville à Manille, les espagnols en mer de Chine, 1520-1610*, Les Indes savantes, París, 2015.

JOHNSON, Capitán Charles, seudónimo de Daniel Defoe, *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Valdemar, Madrid, 1999 (fue editado en 1724).

JOVER ZAMORA, José María, *Política atlántica y política mediterránea en la España de Feijoo*, Oviedo, 1956.

JUAN FERRAGUT, Mariano, «Génesis, evolución y vicisitudes del "Galeón de Manila"», en el Catálogo de la Exposición *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016.

JUAN VIDAL, José y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, *Política interior y exterior de los Borbones*, t. XII de la *Historia de España*, Istmo, Madrid, 2001.

JUÁREZ MORENO, Juan, *Corsarios y piratas en Veracruz y Campeche*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1972.

JURADO CERÓN, Susana, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1768)», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, MENA GARCÍA, Carmen y LUQUE AZCONA, Emilio José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 181-206.

KIRSCH, Peter, *Galleon. The Great Ships of the Armada Era*, Conway Maritime Press, Londres, 1990.

KONSTAM, Angus, *Spanish Galleon, 1530-1690*, Osprey, Oxford, 2004.

KOPPEN, Andreas, *El Dorado: ¿Espejismo o realidad?*, Ediciones Planeta, Bogotá, 2004.

KUETHE, Allan J., «La batalla de Cartagena en 1741», en *Historiografía y bibliografía americanista*, n.º 18, 1974, pp. 18-38.

—, *Cuba: 1735-1815: crown, military and society*, University of Tennessee, Knoxville, 1986.

—, «El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz», en VILA VILLAR, E. y KUETHE, A. J. (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial. Nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1999, pp. 35-66.

KUETHE, Allan J. y ANDRIEN. Kenneth J., *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014.

KUETHE, Allan J. y SERRANO, José Manuel, «La pérdida de la fidelidad cubana: una perspectiva del siglo XVIII», en OPATRNÝ, Josef (ed.), *Nación y Cultura nacional en el Caribe hispano*, Ibero-Americana, Pragensia, Praga, 2006.

LABAT, Jean Baptiste, *Nouveau Voyage aux Iles d'Amérique*, 6 vols., París, 1722.

LACUEVA MUÑOZ, Jaime L., *La Plata del Rey y sus vasallos. Minería y metalurgia en México (S. XVI-XVII)*, CSIC, Sevilla, 2010.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel, *Historia de Sevilla. La ciudad medieval*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1980.

LANDÍN CARRASCO, Amancio, *Islario español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1984.

—, (dir.), *Descubrimientos españoles del Mar del Sur*, Museo Naval, Madrid, 1992.

LAORDEN JIMÉNEZ, Luis, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico: la Historia de España en el gran océano que fue llamado Lago Español*, Madrid, 2013.

LARREAL SOTO, Hussein E., «El mito de El Dorado: la ciudad perdida y su cacique», 39 pp. (consultado en red).

LARRÚA-GUEDES, Salvador, *Don Pedro Menéndez de Avilés: el Adelantado de la Florida*, Create Space Independent Publishing Platform, Florida, 2015.

LAVANHA (LAVAÑA), Juan Bautista, *Libro primeiro de Arquitetura Naval*, Lisboa, ¿1610? Hay una edición facsímil de 1996, Academia de Marinha, con introducción de PIMENTELBARATA, J., BARKER, R. y CONTENTE DOMÍNGUEZ, Lisboa, 1996.

LE BRIS, Michel, *Oro, sangre y sueños. La Historia de los filibusteros (1494-1588)*, Espasa Calpe, Madrid, 2003.

LEMAITRE, Eduardo, *Cartagena Colonial*, Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1973.

LEÓN GUERRERO, M.ª Montserrat, «El gran logro descubridor del reinado de Felipe II: El hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América*, AEA, 1998, pp. 1029-1039.

—«La Casa de la Contratación. Precedentes inmediatos», en *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey*, n.º 15, 2003, pp. 163-186.

—«La circunnavegación y sus consecuencias cartográficas», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III…*, 2019, pp. 145-203.

LEÓN PORTILLA, Miguel, *Hernán Cortés y la Mar del Sur*, Edaf, Madrid, 1985.

LEONARD, Irving, *Los libros del conquistador*, FCE, México, 1953.

LIÉVANO RODRÍGUEZ, María Victoria, «Los testamentos de dos ingenieros militares del rey: Juan Bautista Antonelli y Bautista Antonelli», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Perspectivas y novedades de la Historia Militar: una aproximación global*, 2 vols., Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, t. II, pp. 1019-1029.

LITTLE, Benerson, *The Buccaneer's Realm: Pirate life on the Spanish Main*, Potomac Books, Washington, 2007.

LOHMANN VILLENA, Guillermo, *Las minas de Huancavélica en los siglos XVI y XVII*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1949.

LOPES DE MENDOÇA, Henrique, *Estudos sobre navios portugueses dos séculos XV e XVI*, Lisboa, 1971.

LÓPEZ DÍAZ, Juan Ángel, *Panamá, corazón del Imperio español*, Almuzara, Madrid, 2019.

LÓPEZ MARTÍN, Javier, *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el siglo XVII*, CSIC, Madrid, 2011.

—, «El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII», en *Antropología*, Nueva época, 100, agosto 2015, pp. 67-104.

LÓPEZ MORATALLA, Teodoro J., «Efemérides astronómicas. Los almanaques», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 289-314.

LÓPEZ PIÑERO, José María, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Labor, Barcelona, 1986.

—, *et álii, Diccionario histórico de la ciencia moderna en España*, Ediciones 62, Barcelona, 1983.

LÓPEZ ZEA, Leopoldo, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003.

LOPEZOSA APARICIO, Concepción, *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Fundación Ico, Madrid, 1999.

LORENZO SANZ, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols., Diputación Provincial, Valladolid, 1980.

LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Mapfre, Madrid, 1992.

—, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 131-146.

—, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, Madrid, 2005.

LUENGO, Pedro, «Fortificaciones musulmanas en Joló: Resistencia, adaptación y reinterpretación de la guerra moderna occidental», en *Aldaba*, n.º 40, 2015, pp. 197-212.

—, «Tres defensas para el corazón del Caribe en el siglo XVIII: Jamaica, Cuba y Saint Domingue», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 73-87.

LUQUE TALAVÁN, Miguel, «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVII)», en *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 34, 1998, pp. 113-145.

—, «El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico», en *Congreso Internacional de Historia «Primus cicundedisti me»*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, pp. 345-362.

LYNCH, John, *España bajo los Austrias*, 2 vols., Península, Barcelona, 1970.

LYTLE SCHURTZ, William, *El Galeón de Manila*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1992.

MADDISON, Angus, *The Word Economy. A Millennial Perspective*, OCDE, 2001.

MANCHO DUQUE, M.ª Jesús (dir.), *La ciencia y la técnica en la época de Cervantes: textos e imágenes*, Universidad de Salamanca, Salamanca, en Cd, 2005.

MANERA, E. y MOYA, C., *El buque en la Armada Española*, Sílex, Madrid, 1981.

MANZANO MANZANO, Juan, *Historia de las recopilaciones de Indias*, 2 vols., Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1950 (segunda edición, 1956).

— y MANZANO, Ana María, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, 3 vols., Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1988.

MAQUEDA ABREU, Consuelo, *Alberoni. Entorno jurídico de un poder singular*, UNED, Madrid, 2009.

MARAÑÓN, Gregorio, «La vida en las galeras en tiempo de Felipe II», en *Vida e Historia*, Espasa Calpe, Madrid, 1968.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, «La primera Academia de Ingenieros de América», en *Ejército. Revista de las armas y servicios,* n.º 447, 1977, pp. 23-28.

—, «La organización del Imperio. La fase inicial», en PÉREZ, Joseph (coord.), *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)*, Espasa Calpe, Madrid, 1998, t. XVIII de la *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal*, pp. 422 y ss.

MARCO DORTA, Enrique, *Cartagena de Indias*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1951.

MARÍ I COMPANY, Francesc, «*Los muertos no cuentan cuentos.* Los piratas en el cine», *FilmHistoria*, vol. 22, n.º 1, 2012.

MARQUÉS Y ESPEJO, Antonio, *Relación de naufragios*, 5 vols., Imprenta de Repullés, Barcelona, 1803-1805,

MARTÍN MERÁS, Luisa, «Las enseñanzas náuticas en la Casa de Contratación», *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 667-693.

MARTÍN MUÑOZ ESPEJO, Francisco, «Acapulco y el Galeón de Manila: La Fortaleza de San Diego y su puesta en valor con las fortificaciones del Pacífico», en SANZ, Nuria (ed.), *Fortificaciones Americanas y la Convención del Patrimonio Mundial*, World Heritage Papers 19, México, 2004.

MARTÍNEZ, José Luis, *Los pasajeros a Indias*, Madrid, 1983.

—, «Las primeras expediciones a Filipinas», en *El Galeón del Pacifico: Acapulco-Manila, 1565-1815*, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, México, 1992, pp. 67-89.

MARTÍNEZ HIDALGO, José María, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Mapfre, Barcelona, 1992.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique, «España y América en las relaciones internacionales del siglo XVIII», en *II Jornadas de la Artillería en Indias*, t. II, Archivo General Militar de Segovia, Segovia, 1987, pp. 67-98.

—, (coord.), *1492: en torno a los Reyes Católicos,* II número monográfico de los *Cuadernos de Historia Moderna*, 1992.

—, (dir.), *Introducción a la Historia Moderna*, Istmo, Madrid, 1994, pp. 174 y ss. (hay reediciones posteriores).

—, *Los soldados del rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica 1480-1700,* Actas, Madrid, 2008.

—, «El Mediterráneo, un mar de galeras», en *Revista de Historia Naval*, n.º 110, 2010, pp. 7-24.

—, «La Habana y su astillero», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, pp. 107-120.

—, *La historia militar de la Europa Moderna*, Síntesis, Madrid, 2018.

—, «Felipe II y la globalización de la defensa en la Monarquía Hispánica», en PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (dir.), *Los Habsburgo y Europa: soldados y ejércitos (Siglos XVI y XVII),* Universidad Complutense, Madrid, 2019, pp. 299-334.

—, «Las especias en la Europa de los descubrimientos», en el Catálogo de la exposición *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 79-94.

—, «La Monarquía Hispánica en una Europa en guerra: retos, realidades y deficiencias», en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy, LÓPEZ VELA, Roberto y POSTIGO CASTELLANOS, Elena (coords.), *Monarquías en Conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica*, Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2020, pp. 57-83.

—, *Felipe II. Hombre, Rey, Mito*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2020.

—, *La defensa del Imperio*, Paraninfo, Madrid, 2020.

—, «Una coyuntura internacional a propósito de un cuadro: 1526», en CALLADO ESTELA, Emilio (ed.), *El advenimiento de la Casa de Austria a los Reinos Hispánicos*, Dykinson, Madrid, 2021.

—, «Cantabria y su tierra en los planes militares defensivos de la Monarquía Hispánica» (en prensa).

—, *La España Moderna*, Istmo, Madrid, 1995, pp. 268 y ss. (también con varias reimpresiones posteriores).

—, *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Actas, Madrid, 1999.

—, *Desvelando Horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016 (segunda edición, 2019; hay traducción inglesa, 2019).

—, *Desvelando Horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018.

—, *Desvelando Horizontes III. El arte de Marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2020.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «El Galeón de Manila: 250 años de intercambio», en *Estudis*, n.º 45, 2019, pp. 9-34.

— y OLIVA MELGAR, José María (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, 2005.

MATEUS VENTURA, María de Gracia (coord.), *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*, Colibri, Lisboa, 1996.

MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la, *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*, CSIC, Sevilla, 1979.

MAYA PALACIOS, Sebastián, «Poderío Naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», en *Revista de Estudios de Seguridad Internacional*, vol. 3, n.º 2, 2017, pp. 169-188.

MCFARLANE, Anthony, «El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada. Conflictos con la política económica de los Borbones (1783-1789)», en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.os 6 y 7, 1971-1972.

MENA GARCÍA, Carmen, *La ciudad en un cruce de caminos*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1992.

—, «Precios de alimentos y fletes marítimos en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVI», en *Revista Memoria*, primer semestre, 1999, pp. 16-48.

—, «Portobelo y sus interminables proyectos de traslado», en *Tiempos de América*, n.os 5-6, 2000, pp. 77-96.

—, «La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las Flotas de Indias», en ACOSTA, Antonio, GONZÁLEZ, Adolfo Luis y VILA, Enriqueta (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, CSIC-Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 237-278.

—, «Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera», en *Revista de Indias*, vol. LXIV, n.º 231, 2004, pp. 447-484.

—, «Traslado y reconstrucción de la nueva ciudad de Panamá (1673)», en *Orbis Incognitus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*, XII Congreso Internacional de la AEA, Universidad de Huelva, Huelva, 2009, pp. 385-396.

—, *Sevilla y las Flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016.

MENDEZ DA LUZ, Francisco, *Regimento da Casa da Índia*, Instituto da Língua e Cultura Portuguesa, Lisboa, 1992.

MERINO NAVARRO, José Patricio, «La Armada en el siglo XVIII», en *Las Fuerzas Armadas Españolas: Historia institucional y social*, vol. II, Alhambra, Madrid, 1981.

MIRA CABALLOS, Esteban, *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Brenes, Sevilla, 1998.

—, «El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe», en *El Emperador Carlos V y su tiempo*, Escuela Diplomática, Madrid, 2000, pp. 557-574.

—, «La Armada del reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia», en *Revista de Historia Naval*, n.º 68, 2000, pp. 49 y ss.

—, «Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán», en *Iberoamericana*, II, 7, 2000, pp. 39-57.

—, «Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1549)», en *Revista de Historia Naval*, n.º 81, 2003, pp. 7-20.

—, *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.

—, «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de Flotas de la Carrera de Indias», en *Revista de Historia Naval*, n.º 94, 2006, pp. 7-24.

—, «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes», en *Revista de Historia Naval*, n.º 108, 2010, pp. 39-57.

—, «Defensa terrestre de los reinos de Indias», en *Historia Militar de España*, dirigida por O'DONNELL, Hugo, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, coordinado por O'DONNELL, H., Ceseden-Academia de la Historia, Madrid, 2012; pp. 142-193,

—, *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista, Madrid, 2015.

—, *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempos de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.

—, «La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial», en *MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna*, 6/11, 2019, pp. 62-93.

MOLINA, Antonio M., *Historia de Filipinas*, Cultura Hispánica, Madrid, 1984.

MOLINA, Fernanda, «La sodomía a bordo. Sexualidad y poder en la Carrera de Indias (siglos XVI-XVII)», en *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n.º 3, 2010, pp. 9-21.

MONTES GONZÁLEZ, Francisco, «"Para que la vean y reconozcan". Lectura sobre una estampa virreinal del castillo de San Juan de Ulúa (1691)», en *Anales del Museo de América*, t. XXV, 2017 pp. 178-194.

MONTOYA, Ramiro, *Crónicas de Oro y Plata Americanos*, Visión Libros, Madrid, 2015.

MORALES, Alfredo J., «El istmo de Panamá. La defensa de una ruta comercial global», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018.

MORALES PADRÓN, Francisco, *Jamaica española*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1952.

—, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955.

—, *Historia General de América*, t. V del *Manual de Historia Universal*, Espasa Calpe, Madrid, 1962.

—, *La Ciudad del Quinientos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1977.

—, *Teoría y Leyes de la Conquista*, Madrid, 1979 (segunda edición, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2008).

—, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Gredos, Madrid, 1990.

—, *Canarias: crónica de su conquista*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993.

—, «La extensión canaria», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 81-88.

—, *Descubrimiento, toma de posesión, conquista: Canarias, una modesta América*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2009.

— y RUIZ GIL, Helena, *Piratería en el Caribe*, Renacimiento, Sevilla, 2005.

MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusteros y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*, Machado Libros, Madrid, 2012.

—, «Un aluvión de oro y plata: los caudales de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa da Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 209-222.

MORENO MARTÍN, José María, «Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano: bocetos de un nuevo mundo», en el Catálogo de la exposición *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 45-65.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel, *La toma de Portobelo por Vernon y sus consecuencias*, Editorial Lomen, Lima, 1948.

MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes et fableaux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.

MOYA PONS, Frank, *Después de Colón. Trabajo, sociedad y política en la economía del oro*, Alianza, Madrid, 1987.

MOYA SORDO, Vera, «El sistema naval español durante el virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII», en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, t. I, Siglo XXI, México, 2012, pp. 69-134.

MUÑOZ ESPEJO, Francisco Martín, *La construcción de la fortaleza de San Juan de Ulúa*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2005.

MUÑOZ PÉREZ, José, «Los bienes de difuntos y los canarios fallecidos en Indias: una primera aproximación», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1982, t. II, pp. 77-132.

—, «La supresión de la Casa de Contratación de Cádiz (1790-1793)», en *Cádiz en su Historia. IV Jornadas de Historia de Cádiz*, Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1985, pp. 91-123.

NAVAGIERO, Andrea, *Viaje por España*, en *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 vols., Aguilar, Madrid, 1962, edición de GARCÍA MERCADAL, José, t. I.

NAVARRO BROTONS, Víctor, «Astronomía y cosmografía entre 1561 y 1625. Aspectos de la actividad de los matemáticos y cosmógrafos españoles y portugueses», en *Cronos. Cuadernos valencianos de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, 3 (2), 2000, pp. 349-380.

NAVARRO GARCÍA, Luis, «Pilotos, maestres y señores de naos en la Carrera de las Indias», en *Archivo Hispalense*, t. 46, n.º 141, 1967, pp. 241-298.

—, «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI», *Revista de Historia de América*, n.os 67-68, 1969.

—, «La Casa de la Contratación en Cádiz», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1976, pp. 41-82.

—, «Apogeo y declinación de Sevilla en el siglo XVII», en *Sevilla en el siglo XVII*, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 1987.

—, *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1991.

—, «La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (siglos XVI y XVII)», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 743-760.

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, «Función militar en las Flotas de Indias», en *Historia Militar de España*, dirigida por O'DONNELL, Hugo, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, coordinado por O'DONNELL, H., CESEDEN-Academia de la Historia, Madrid, 2012; pp. 81-119.

O'SCANLAN, Timoteo, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas...*, Madrid, 1831, reeditado en edición facsímil por el Museo Naval, Madrid, 2003.

OLESA MUÑIDO, Francisco, *La Galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Junta Ejecutiva del IV Centenario de la batalla de Lepanto, Madrid, 1971.

OLIVA MELGAR, José María, «Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII», en BUTEL, Paul y LAVALLÉ, Bernard (eds.), *L'Espace Caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVIe-XIXe siècles*, Maison des Pays Iberiques, Burdeos, 1996, pp. 151-181.

—, «Cosecheros sevillanos y reexportadores gaditanos en la segunda mitad del siglo XVII: una ruptura en el Consulado de Indias», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.), *Historia moderna. Historia en construcción. Economía, Mentalidades y Cultura*, Milenio, Lérida, 1999, vol. I, pp. 191-209.

—, «Pacto fiscal y eclipse de la Casa de Contratación en el siglo XVII: Consulado, corona e indultos en el Monopolio de Indias», en ACOSTA, A., VILA, E. y GONZÁLEZ, A. (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España e Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2004, pp. 449-495.

—, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza*, Universidad de Huelva, Huelva, 2004.

OLIVEIRA BOLEÓ, José, *Descobrimentos marítimos e explorações terrestres*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1955.

OLTRA, Joaquín y PÉREZ SAMPER, M.ª Ángeles, *El Conde de Aranda y los Estados Unidos*, PPU, Barcelona, 1987.

ORDENANZAS para el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de la ciudad de Sevilla, Sevilla, 1583.

ORTEGA Y MEDINA, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, Algazara, Málaga, 1992.

ORTIZ ARMENGOL, Pedro, *Intramuros de Manila. De 1571 hasta su destrucción en 1945*, Cultura Hispánica, Madrid, 1958.

ORTIZ LANZ, José Enrique, *Arquitectura Militar de México,* Turner-Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1993.

—, «Arquitectura militar en México», en SANZ, Nuria (ed.), *Fortificaciones Americanas y la Convención del Patrimonio Mundial*, World Heritage Papers 19, México, 2004, pp. 145 y ss.

OTERO LANA, Enrique, «La relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional. Un documento propagandístico», en *Revista de Historia Naval*, n.º 67, 1999.

—, *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 44, Madrid, 2004.

—, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1748)*, Instituto de Estudios Bercianos, Ponferrada, 2015.

OTTE, Enrique, «Empresarios españoles y genoveses en los inicios del comercio trasatlántico: la avería de 1507», en *Revista de Indias*, n.os 93-94, 1963, pp. 519-530.

PALACIO RAMOS, Rafael y CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, «El astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de su actividad», en ONTAÑÓN PEREDO, R. (coord.), *Actuaciones arqueológicas en Cantabria 1984-1999*, Consejería de Cultura, Santander, 2000, pp. 215-220.

PALAU, M., «Españoles en el Pacífico. Siglos XVI-XVIII», en: *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente,* CEDEX, Madrid, 1998, pp. 143-161.

PASQUET, Leonardo, *San Juan de Ulúa. Fortaleza. Presidio. Residencia Presidencial,* Veracruz, 1980.

PATTERSON, Jack E., «El obispo Rodríguez de Fonseca y la "empresa" de América», en *Mar Océana*, n.º 13, 2003, pp. 109-120.

PAYNE IGLESIAS, Elizet, *El puerto de Truxillo. Un viaje a su melancólico abandono*, Editorial Guaymuras, Tegucigalpa, 2007.

PAZ SÁNCHEZ, Manuel de, *El corsario de Dios. Documentos sobre Amaro Rodríguez Felipe (1678-1747)*, *Documentos para la Historia de Canarias*, *XIV*, Gobierno de Canarias, Tenerife, 2015.

PEJOVÉS MACEDO, José Antonio, *El Tribunal del Consulado de Lima: antecedentes del arbitraje comercial y marítimo en el Perú*, Universidad de Lima, Lima, 2018.

PERES, Damião, *Regimento das Casas das Índias e Mina*, Impr. de Barcelos, Coimbra, 1947.

—, *História dos descobrimentos portugueses*, Portucalense Editora, Porto, 1959.

PÉREZ, Joseph (coord.), *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)*, Espasa Calpe, Madrid 1998, t. XVIII de la *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal.*

PÉREZ-BEATO, Manuel, *La Habana Antigua*, Seoane Fernández y Cía. Impresores La Habana, 1936.

PÉREZ BRIGNOLI, Héctor, *Breve historia de Centroamérica*, Madrid, 1989.

PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco, *Los orígenes del gobierno virreinal en las Indias españolas. Don Antonio de Mendoza, primer virrey de Nueva España (1535-1550)*, Santiago de Compostela, 1928.

PÉREZ CANTO, M.ª Pilar y VÁZQUEZ RODRÍGUEZ DE ALBA, C., «El Consejo de Indias ante los Decretos de Nueva Planta, 1714», en *Encuentro Debate: América Latina Ayer y Hoy*, Barcelona, marzo de 1987, pp. 227-245.

PÉREZ DE TUDELA, Juan, *Las Armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización de América (1492-1505)*, CSIC, Madrid, 1956.

—, *Mirabilis in altis*, CSIC, Madrid, 1983.

PÉREZ-EMBID, Florentino, *Estudios de historia marítima*, Real Academia Sevillana de Buenas Letras, Sevilla, 1979.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de Indias», en *Documentación y archivos de la colonización española,* Madrid, 1980, t. II, pp. 73-90.

—, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las Flotas de Indias, siglo XVI*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1982.

—, «Sevilla centro de la Carrera de Indias y de la náutica española en el siglo XVI», en TORRES RAMÍREZ, Bibiano y HERNÁNDEZ PALOMO, José J. (coords.), *II Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984, pp. 307-331.

—, *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982.

—, «Los libros de náutica del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los Océanos», en PESET REIG, José Luis (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, CSIC, Madrid, 1986, t. III, pp. 457-484.

—, *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993.

—, «La Carrera de Indias: inconvenientes y ventajas del sistema español de comunicaciones transatlánticas», en MATEUS VENTURA, María de Gracia (coord.), *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*, Colibri, Lisboa, 1996, pp. 21-32.

—, «Los tripulantes de las Flotas de Indias», en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Fundación ICO, Madrid, 1999, pp. 69-80.

—, «Oficiales y marineros de la Carrera de Indias (siglo XVI)», en Actas del *Congreso de Historia del Descubrimiento, 1492-1556*, vol. III, Academia de la Historia, Madrid, 1999, pp. 27-56.

—, «La creación de la Universidad de Mareantes», en *XXIV Jornadas de Historia Naval. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval,* n.º 39, 2001, pp. 43-62.

—, «Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI», en RIBOT GARCÍA, Luis Antonio y DE ROSA, Luigi (coords.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Actas, Madrid, 2003, pp. 91-110.

—, «El arte de navegar: Ciencia *versus* experiencia en la navegación transatlántica», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación*, Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 103-118.

—, *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Fundación Cooperación Tecnológica de Andalucía, Sevilla, 2010.

—, «Viejos y nuevos libros para pilotos: evolución de los tratados de náutica españoles del siglo XVI al XVIII», en *Antonio de Ulloa: la biblioteca de un ilustrado,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, pp. 33-49.

—, *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015.

—, «Los libros de náutica españoles y la enseñanza del arte de navegar entre los hombres de mar del siglo XVI», en GONZÁLEZ CRUZ, David (coord.), *Versiones, propaganda y repercusiones del Descubrimiento de América. Colón, los Pinzones y los Niño*, Sílex, Madrid, 2016, pp. 347-388.

—, «Los navegantes del océano», en *Primus circundedisti me*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, pp. 189-205.

—, *Las Atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2019.

—, «Vida y muerte en las embarcaciones de la era de los descubrimientos y la Carrera de Indias», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear,* Madrid, 2019, pp. 533-576.

— y BABIO WALLS, Manuel, «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de Indias», en *Documentación y archivos de la colonización española*, Ministerio de Cultura, Madrid, 1980, t. II, pp. 73-90.

— y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

PÉREZ MARTÍNEZ, Héctor, *Piraterías en Campeche*, Porrúa, México, 1934. (Nueva edición, Ayuntamiento de Campeche, 2004).

PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las Armadas españolas de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.

PHILLIPS, Carla Ralph, *Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Alianza, Madrid, 1991.

—, «Mercado, modas y gustos: los cargamentos de ida y vuelta en el comercio atlántico de España», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 187-202.

PI CORRALES, Magdalena de Pazzis, *La «otra Invencible», 1574. España y las potencias nórdicas*, San Martín, Madrid, 1983.

—, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, San Martín, Madrid, 1987.

—, *La Armada de los Austrias*, *Estudis*, vol. 27, 2001, pp. 21 y ss.

—, (dir.), *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII), Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5, 2006.

—, *Tercios del mar. Historia de la primera infantería de marina española*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.

—, «Conflictos religiosos en Europa: los hugonotes y Pedro Menéndez de Avilés», en *V Centenario del nacimiento de D. Pedro Menéndez de Avilés*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019, pp. 65-91.

PICHEL, José, «Cómo Blasco de Garay inventó para Carlos V un barco que se convirtió en leyenda», en *El Español*, 24 de diciembre de 2017.

PIERNAS HURTADO, Manuel, *La Casa de la Contratación*, Ed. Victoriano Suárez, Madrid, 1907.

PINO ABAD, Miguel, «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela (coord.), *Guerra, Derecho y Política. Aproximación a una interacción inevitable*, Asociación Veritas, Valladolid, 2014, pp. 25-44.

PIÑA HOMS, Román, *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1985.

PIZZURNO, Patricia, «Panamá en la encrucijada del mundo (siglos XVI-XXI)», en *Tareas*, n.º 116, enero-abril de 2004, pp. 93-116.

PRIETO, Carlos, *El Océano Pacífico: navegantes españoles en el siglo XVI*, Alianza, Madrid, 1972.

PUENTE Y OLEA, Manuel de la, *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*, Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, Sevilla, 1900.

PULIDO BUENO, Ildefonso, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*, Huelva, 1993.

PULIDO RUBIO, José, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1950.

QUINTERO GONZÁLEZ, José, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2000.

QUINTERO SARABIA, Gonzalo, *Don Blas de Lezo: Defensor de Cartagena de Indias*, Planeta, Barcelona, 2002.

RAMOS-KUETHE, Lourdes, *Romance anónimo sobre el sitio y la toma de La Habana por los ingleses en 1762*, Universidad Karlova, Praga, 2011.

RAMOS PÉREZ, Demetrio, «El problema de la fundación del Real Consejo de las Indias y la fecha de su creación», en *El Consejo de Indias en el siglo XVII*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1970, pp. 11-48.

—, *Los viajes españoles de Descubrimiento y Rescate*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981.

RAMOS ZÚÑIGA, Antonio, «La fortificación española en Cuba», en Revista *Atrio*, 1993, pp. 49-64.

—, *La ciudad de los castillos. Fortificaciones y arte defensivo en la Habana de los siglos XVI y XIX*, Asociación Cubana de Amigos de los Castillos, La Habana, 2007.

RAMOS ZÚÑIGA, Ramón, *La ciudad de los castillos. Fortificaciones y arte defensivo en la Habana de los siglos XVI y XIX*, La Habana, 2006.

RAVINA MARTÍN, Manuel, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Fco. Manuel de Herrera (1726)*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1984.

REAL DÍAZ, José Joaquín, *Las ferias de Jalapa,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1954, pp. 9-10.

—, «El Consejo de Cámara de Indias. Génesis de su fundación», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XIX, 1962.

—, «El consulado de cargadores a Indias: su documento fundacional», en *Archivo Hispalense*, t. 48, n.º 47, 1968, pp. 279-291.

RECOPILACIÓN de las Leyes de Indias, 3 vols., BOE, Madrid, 1998.

Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, edición facsímil por TORRES RAMÍREZ, Bibiano y ORTIZ DE LA TABLA, Javier, Sevilla, 1979.

REICHERT, Rafal B., «Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del golfo de Honduras, 1713-1763», en *Península*, vol. VII, n.º 1, 2012, pp. 13-38.

—, «Entre la paz y la guerra, el gasto militar novohispano en la región del Gran Caribe (1609-1648)», en ALVES CARRARA, Ángelo y SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Universidad Federal Juiz de Fora, México, 2012, pp. 39-64.

—, «El situado novohispano para la manutención de los presidios españoles en la región del golfo de México y el Caribe durante el siglo XVII», en *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 46, enero-junio de 2012, pp. 47-81.

—, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Universidad Nacional Autónoma de México, Mérida, 2013.

—, «El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la Casa de los Austrias, siglos XVI y XVII», en *Caribbean Studies*, vol. 44, n.os 1-2, 2016, pp. 111-139.

—, «El golfo de Honduras: estrategias geopolíticas y militares de una frontera imperial, siglos XVI-XVIII», en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n.º 65, enero-junio de 2017, pp. 10-40 (consultable en red).

—, «Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763», en *Estudios de Cultura Maya*, LI, 2018, pp. 151-174.

REINA, Pompeyo, *El sarcófago de las tres llaves. La leyenda del tesoro del corsario Amaro Pargo*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2013.

RIBOT GARCÍA, Luis Antonio y DE ROSA, Luigi (coords.), *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época Moderna*, Actas, Madrid, 2003.

RÍO MORENO, Justo L. del, *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542)*, ASAJA, Sevilla, 1991.

RITCHIE, Carson I. A., *La búsqueda de las especias*, Alianza, Madrid, 1994.

ROBERTSON, Stuart J., *La vida de los piratas*, Crítica, Barcelona, 2010.

ROBLES, Gregorio y TAU, Víctor, *América a fines del siglo XVII: noticias de los lugares de contrabando*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1980.

RODAO, Florentino, *Españoles en Siam. Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*, CSIC, Madrid, 1997,

RODRÍGUEZ, José Manuel, *El vasco que salvó al Imperio español. El almirante Blas de Lezo*, Áltera, Barcelona, 2008.

RODRÍGUEZ DEL VALLE, Mariana, *El castillo de San Felipe del Golfo Dulce. Historia de las fortificaciones de Guatemala en la Edad Moderna*, CSIC, Sevilla, 1962.

RODRÍGUEZ GARCÍA, Vicente, *El Gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas*, Universidad de Granada, Granada, 1976.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín, *Mitos desvelados. Drake y la «Invencible»*, Sekotia, Madrid, 2011.

—, *Corsarios españoles*, Edaf, Madrid, 2020.

—, *Urdaneta y el tornaviaje. El descubrimiento de la ruta marítima que cambio el mundo*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2021.

— y COELLO LILLO, Juan Luis, *La fragata en la Armada española. 500 años de historia*, IZAR, Madrid, 2003.

RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M., «Sevilla y la Carrera de Indias: las compraventas de naos», en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 73,1, 2016, pp. 65-97.

—, *La Carrera de Indias (La ruta, los hombres, las mercancías)*, La Huerta Grande, Madrid, 2015.

RODRÍGUEZ MARTÍN, M.ª del Carmen, «La arquitectura de la Ilustración en la ciudad de La Habana», en *Milicia y Sociedad Ilustrada en España y América (1750-1800)*, t. II, Deimos, Madrid, 2003, pp. 513-526.

RODRÍGUEZ MOREL, Genaro, *Cartas del Cabildo de la ciudad de Santo Domingo, 1578-1605*, Archivo General de la Nación, Santo Domingo, 2016.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ OSA, Isacio, «El asentamiento: la fundación de Manila», en CABRERO, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. I, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 291-318.

RODRÍGUEZ VICENTE, M.ª Encarnación, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII,* Cultura Hispánica, Madrid, 1960.

ROJAS VACA, María Dolores, «La Universidad de Mareantes de la ciudad de Cádiz (1619). Estudio y edición», en *Revista Hispanoamericana*, n.º 8, 2018.

ROMERA IRUELA, Luis y GALBIN DIEZ, María del Carmen. *Catálogo de pasajeros a Indias. Siglos XVI, XVII y XVIII*, 2 vols., Archivo General de Indias, Sevilla, 1940-1942.

RUBIO MAÑÉ, Jorge Ignacio, *Introducción al estudio de los virreyes de Nueva España, 1535-1746*, 4 vols., UNAM, México, 1955-1963.

RUBIO SERRANO, José Luis, *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias, I (1492-1690)*, 2 vols., Ediciones Seyer, Málaga, 1991.

RUIZ MARTÍN, Felipe, «Los tesoros de flotas y galeones llegados de las Indias», en *Nueva Revista*, mayo, 1992, pp. 56-59.

—, *Los destinos de la plata americana (siglos XVI y XVII)*, Lección inaugural del curso 1991-1992 en la Universidad Autónoma de Madrid.

RUIZ RIVERA, Julián, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1733-1823*, Diputación Provincial, Cádiz, 1988.

— y GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina, *Cargadores a Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.

RUMEU DE ARMAS, Antonio, *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947.

—, *El Tratado de Tordesillas,* Mapfre, Madrid, 1992.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida, «La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca», en *Congreso de Historia del Descubrimiento*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, t. I, pp. 611-641.

—, *La otra versión de la historia indiana. Colón y Fonseca*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1997.

—, «Juan de Fonseca y el memorial de 1503: la creación de la Casa de la Contratación», en SAGARRA GAMAZO, Adelaida (coord.), *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2005, pp. 11-140.

—, (coord.), *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 2005.

SAIZ CIDONCHA, Carlos, *Historia de la piratería en la América española*, San Martín, Madrid, 1985.

SALES COLÍN, Ostwald, *El movimiento portuario de Acapulco*, Plaza & Janés, México, 2000.

—, «Los cargazones del Galeón de la Carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII», en *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2000, pp. 628 y ss.

SÁNCHEZ APELLANIZ, Miguel, «El proyecto de Compañía de Comercio con Indias aprobado por la Junta de Comercio de 1683», en *Revista de Derecho Mercantil*, t. XXXIII, 1962, pp. 96-117.

SÁNCHEZ CORTEJANA, José María, «Triana y América: las cerámicas que exportábamos en el siglo XVI», en *Buenavista de Indias*, vol. I, n.º 6, 1992, pp. 10 y ss.

SÁNCHEZ SAMTIRÓ, Ernest, «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1637-1749)», en ALVES CARRARA, Ángelo y SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Universidad Federal Juiz de Fora, México, 2012, pp. 65-90.

SANJURJO RAMOS, Jesús, «Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVII», en *Anales del Museo de América*, n.º XX, 2012, pp. 260-271.

SANTIAGO CRUZ, Francisco, *Los piratas del golfo de México,* Editorial Jus México, 1962.

SANTOS GARCÍA, Inés María, «El oficio de maestre en la Carrera de Indias, en *Revista General de Marina*, 263, 1, 2012, pp. 23-39.

SANZ ABAD, Rubén, *La guerra anglo-española (1585-1604)*, Almena, Madrid, 2016.

SANZ CAMAÑES, Porfirio, *Los ecos de la Armada. España, Inglaterra y la estabilidad en el norte (1580-1660)*, Sílex, Madrid, 2012.

SARABIA VIEJO, María Justina, *Don Luis de Velasco virrey de la Nueva España 1550-1564*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1978.

SCHÄFER, Ernesto, «La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVII y XVIII», en *Archivo Hispalense*, n.º 13, 1945, pp. 150 y ss.

—, *El Consejo Real y Supremo de Indias*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947 (nueva edición, Marcial Pons, Madrid, 2003).

SEBASTIÁN CAUDET, Amparo, «Instrumentos para la navegación y entorno científico en la España del siglo XVI», en *Carlos V. La náutica y la navegación*, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 2000, pp. 95-116.

SECO SERRANO, Carlos, «El viaje de Alonso de Hojeda en 1499: últimas conclusiones», en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, pp. 11-36.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo, *El Lago de Piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas en el Caribe (1586-1786)*, El Áncora, Bogotá, 2006.

SEMEDO DE MATOS, J., «A Marinha Joaquinina: A passagem do Cabo da Boa Esperança», en *Revista da Armada*, n.º 32, año XXIX, julio, 1999.

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, «La gobernación de Cartagena de Indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Militar*, año XLIX, 2005, n.º 98, pp. 37-74.

—, «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana, 1717-1740», en *Revista de Historia Naval*, n.º 93, t. XXVI, 2006, pp. 7-31.

—, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.

—, «El éxito de la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741», en *Vegueta*, n.º 16, 2016, pp. 359-383.

—, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985.

—, *Armadas y flotas de la Plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, 1989.

—, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*, Siruela, Madrid, 1991.

—, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.

—, *Vellón y metales preciosos en la corte del rey de España (1618-1668)*, Banco de España, Madrid, 1996.

—, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2012.

SERRERA CONTRERAS, Ramón María, *Tráfico terrestre y Red Vial en las Indias españolas,* Ministerio del Interior, Barcelona, 1992.

—, «La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1717)», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Sevilla, 2003, pp. 47-64.

—, «La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717), *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, n.º 36, 2008, pp. 141-176.

SILOS RODRÍGUEZ, José María, «La defensa de Cartagena de Indias», en *Revista de Historia Militar*, año XXII, n.º 87, 2004, pp. 45-62.

SMITH, Robert Sídney, *Historia de los consulados de mar (1270-1700)*, Península, Barcelona, 1978.

SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de Paula y DEL PINO DÍAZ, Fermín (coords.), *América y la España del siglo XVI*, CSIC, Madrid, 1983.

SOLÓRZANO, Juan de, *Política indiana*, Madrid, 1647; reedición, BAE, Madrid/ Buenos Aires, 1930, 3 vols.

SOSA, Juan B., *Panamá la Vieja*, Ed. Oficial, Panamá, 1995.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, «Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España», en *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 32, 2006, pp. 19-39.

SPATE, Oscar H. K., *El lago español. El Pacífico desde Magallanes*, vol. I, Casa Asia, Madrid, 2006.

STEIN, Stanley J. y BÁRBARA J., *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Crítica, Barcelona, 2002.

STEINBECK, John, *La taza de oro*, Edhasa, Barcelona, 2006.

STRADLING, Robert A., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Cátedra, Madrid, 1992.

SZÁSZDI LEÓN BORJA, István, «El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de Alcaçovas», en *Historia, Instituciones, Documentos*, n.º 26, 1999, pp. 547-574.

—, «La Casa de Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n.º 12, 2008, pp. 905-914.

TEMPÈRE, Delphine, «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», en *Iberoamericana*, n.º 5, 2002, pp. 38-49.

—, «Pajes y grumetes en las armadas del siglo XVII», en *La Armada española (IV) 1600-1650. Desperta Ferro*, número especial XXVI, 2013, pp. 78-81.

THOMAZ, Luís Filipe, *L'expansion portugaise dans le monde XIV*e*-XVIII*e *siècles*, Éditions Chandeigne, París, 2018.

THOMAZI, Auguste, *Les flotes de l'or. Histoire des Galions d'Espagne*, Payot, París, 1956. Hay traducción española: *Las Flotas del Oro. Historia de los galeones de España*, Swan, Madrid, 1985.

THOMPSON, B. P., *La ayuda española en la Guerra de la Independencia Norteamericana*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1962.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano, «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n.º 11, 1974, pp. 33-51.

—, *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.

—, «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de Paula y DEL PINO DÍAZ, Fermín (coords.), *América y la España del siglo XVI*, CSIC, Madrid, 1983, pp. 115-125.

TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.

—, «Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo», en SPECKMAN GUERRA, Elisa, AGOSTINO, Claudia y GONZALBO AIZPURU, Pilar (eds.), *Los miedos en la Historia*, UNAM, México, 2009, pp. 17-35; cita en pp. 17-18.

— y JUNCO SÁNCHEZ, Roberto, «La Flota de Indias frente a los ataques piráticos», en *Diario de Campo*, Suplemento n.º 31, enero-febrero, 2005, pp. 80-104.

TRUCHUELO, Susana (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordicia, 2009.

TRUEBA, Eduardo, «Tonelaje marítimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)», en *Revista de Historia Naval*, n.º 20, 1988, pp. 33-59.

—, *Sevilla, tribunal de océanos (siglo XVI),* E. Trueba, Sevilla, 1988.

TRUEBA, José, «La arquitectura militar en la Nueva España», *en Estudios de Historia Novohispana*, vol. II, 1968, México, pp. 1-29.

—, *Fuerte de San Diego en Acapulco*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1981.

TURNBULL, Stephen, *Pirata. El manual no oficial del bucanero*, Akal, Madrid, 2018.

ULLIVARRI, Saturnino, *Piratas y corsarios en Cuba*, Renacimiento, Sevilla, 2004.

URBINA, María Ximena, «La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile, 1669-1683: actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough», en *Magallánica*, vol. 44 (1), 2016, pp. 14-40.

URDAPILLETA CAAMAL, Iván, «Más allá de las murallas: el sistema defensivo de Campeche durante el régimen de los Austrias», en *Indiana*, n.º 31, 2014, pp. 219-244 (consultable en red).

UTRERA, Fray Cipriano de, *Historia militar de Santo Domingo (documentos y noticias)*, 3 vols., Banreservas, Santo Domingo, 2014.

VALDÉS, Antonio José, *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*, Comisión Nacional Cubana de la Unesco, La Habana, 1964.

VALLADARES, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia*, Leuven University Press, Lovaina, 2001.

—, BERNARDO, Luis Manuel y MARQUES, Catia Teles (coords.), *Por toda la Tierra. España y Portugal: globalización y ruptura (1580-1700)*, CSIC, Lisboa, 2016.

VARELA, Consuelo, *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*, Cisalpino-Goliardica, Milán, 1983.

VARELA MARCOS, Jesús, «El primer Reglamento para el Libre Comercio con América: su génesis y fracaso», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XLVI, 1989, pp. 143-168.

—, *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 1997.

—, «La producción cartográfica española, portuguesa y europea», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III…*, 2019, pp. 61-144.

VARGAS, Hugo, *Piratas en el Caribe*, Tercer Milenio, México, 2007.

VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, *Historia económica y social de España*, vol. III, *Los siglos XVI, XVII y XVIII,* Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1978.

VEITIA LINAJE, José de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (reedición, Madrid, 1981).

VERA GARCÍA, Carlos y GARCÍA MARTÍNEZ, Mercedes, «Las modificaciones del vellón y su influencia en el precio de la plata en Castilla (siglos XVI y XVII)», en *Actas IX Congreso Nacional de Numismática*, Ayuntamiento de Elche, Elche, 1994, pp. 369-380.

VICENTE MAROTO, Isabel, *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1998.

—, «El arte de navegar», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Actas, Madrid, 1999, pp. 343-368.

—, «Agustín de Ojeda y la construcción de navíos afinales del siglo XVI», en VICENTE MAROTO, María Isabel y ESTEBAN PIÑERO, Mariano (coords.), *La ciencia y el mar,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 2006, pp. 311-344.

—, «La construcción naval», en SILVA SUAREZ, Manuel (ed.), *Técnica e Ingeniería en España*, I. *El Renacimiento*, Prensas Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2008, pp. 549-592.

—, «Construcción naval», en MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.), *Desvelando Horizontes III. El Arte de Marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2020.

VICENTE MAROTO, María Isabel y ESTEBAN PIÑERO, Mariano (coords.), *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del Siglo de Oro*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2006, pp. 69-177.

VICTORIA OJEDA, Jorge, *Torres de vigía en Yucatán. Una manifestación histórica de la proyección hispana a Ultramar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2007.

—, *Corrupción y contrabando en la Península de Yucatán*, SEDECULTA, CONACULTA, Mérida, 2015.

VILA MIRANDA, Carlos, «Toma de Manila por los ingleses en 1762», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 53, 2007, pp. 167-220.

VILA VILAR, Enriqueta, «Las ferias de Portobelo. Apariencia y realidad del comercio con Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXIX, 1982, pp. 275-340.

—, «Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», en *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, pp. 27-43.

—, «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII. Una aproximación», en VILA VILLAR, E. y KUETHE, A. J. (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial. Nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1999, pp. 3-34.

—, «El poder del dinero: la Casa y los consulados de Sevilla y Cádiz», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación*, Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 147-160.

—, *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 2016.

VILAR, Pierre, *Oro y moneda en la Historia, 1.450-1.920*, Ariel, Barcelona, 1969.

VILLALOBOS, S., *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*, EUDEBA, Buenos Aires, 1965.

VIVERO, Rodrigo de, *Tratado económico político de lo que concierne a los gobiernos de España,* en CODOIN, Madrid, 1947, t. V, pp. 10 y ss.

VV.AA., *Abriendo camino. Historia del Arma de Ingenieros*, t. I, Ministerio de Defensa, Madrid, 1997.

VV.AA., *La Academia de Matemáticas de Barcelona. El legado de los ingenieros militares,* Ministerio de Defensa, Barcelona, 2004.

VV.AA., *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, Diputación Provincial, Sevilla, 1972, estudio preliminar de Luis Navarro García.

VV.AA., *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, 2 vols., Universidad de Valladolid, Valladolid, 1973.

VV.AA., *Ingeniería, Cartografía y Navegación en la España del Siglo de Oro, Revista del Ministerio de Fomento,* n.º 542, 2012.

VV.AA., *Urdaneta en su tiempo*, catálogo de la exposición, San Sebastián, 2003.

VV.AA., V Centenario *del nacimiento de D. Pedro Menéndez de Avilés*, LVIII Jornadas de Historia Marítima, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019.

WEBSTER, Edwin C., *The defense of Portobelo,* Florida State University, Florida, 1970.

WEISS Y SÁNCHEZ, Joaquín E., *La Arquitectura Colonial Cubana*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1979 (reimpresión de la de 1972).

WILLIMS, Patrick, *Don Diego de Brochero de Paz y Anaya (c. 1535-1625), corsario, almirante y administrador* (consultado en pdf, en la red).

WOODARD, Colin, *La república de los piratas: la verdadera historia de los piratas del Caribe*, Crítica, Barcelona, 2008.

WRIGHT, Irene A., *Historia documental de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVI*, Academia de la Historia de Cuba, La Habana, 1930.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1984.

—, «El Galeón de Manila o la Nao de China», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (ed.), *La ruta española a China*, Ediciones El Viso, Madrid, 2007, pp. 131-154.

ZAPATERO, Juan Manuel, «La heroica defensa de Cartagena ante el almirante inglés Vernon», en *Revista de Historia Militar*, n.º 1, 1957, pp. 115-179.

—, «La Escuela de Fortificación Hispanoamericano», en *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*, vol. VI, Seminario de Antropología Americana, Sevilla, 1966, pp. 61-69.

—, «El ingeniero militar de Cartagena de Indias don Antonio de Arévalo, 1742-1800», en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 38, 1981, pp. 441-465.

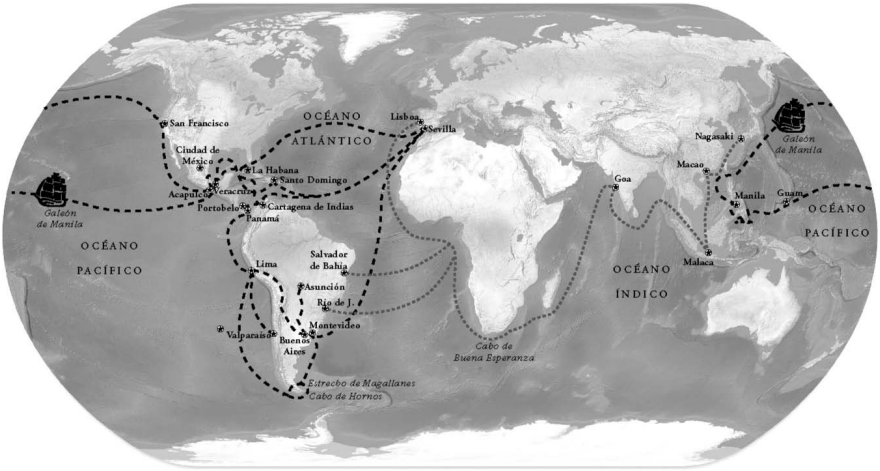
—, «Las *llaves* fortificadas de la América Hispana», en *Militaria. Revista de cultura militar*, n.º 1, 1989, pp. 131-137.

—, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, Madrid, 1990.

ZÚÑIGA, Gonzalo, *San Luis de Bocachica. Un gigante olvidado en la historia colonial de Cartagena de Indias*, Punto Centro Forum, Cartagena de Indias, 1997.

MAPAS

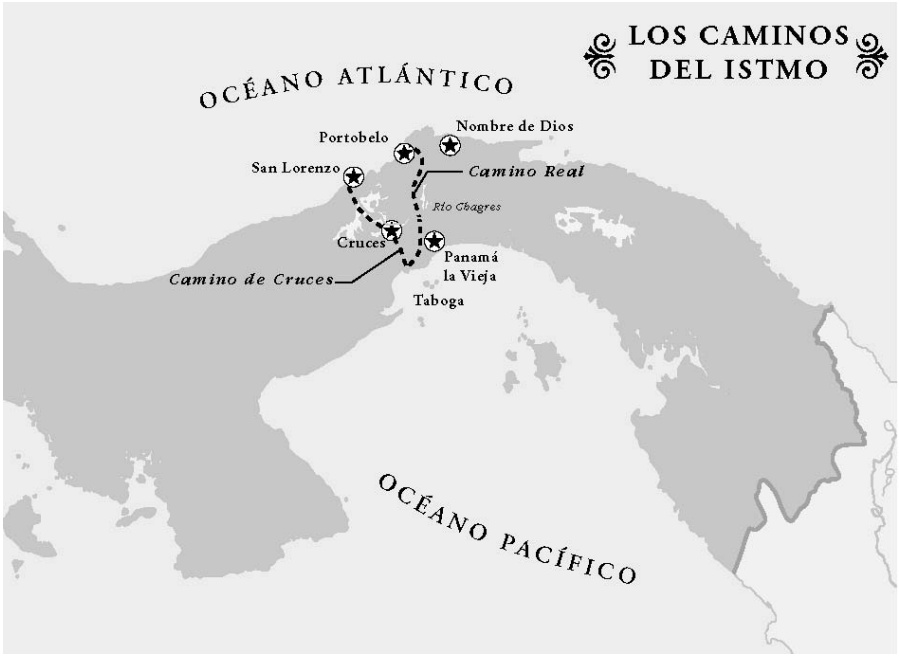
RUTAS DE LAS
FLOTAS DE INDIAS
Golfo de México
Estrecho de la Florida
LAS BAHAMAS
Cienfuegos
La Habana
CUBA
Trinidad
Santiago de Cuba
OCÉANO ATLÁNTICO
Estrecho de Yucatán
LA ESPAÑOLA
Sto. Domingo
San Juan
SAN JUAN BAUSTISTA
BARBUDA
ANTIGUA
GUADALUPE
DOMINICA
MATINIMO
SANTA LUCÍA
BARBADOS
Villa de la Natividad de Nuestra Señora
JAMAICA
Port Royal
Pto. Príncipe
Trujillo
MAR CARIBE
NUEVA ESPAÑA
Cartagena de Indias
Santa Marta
Santa Ana de Coro
La Guaira
Caracas
La Asunción
Cumaná
PUERTO ESPAÑA
Trinidad
Portobello
Nombre de Dios
Golfo de los mosquitos
Maracaibo
OCÉANO PACÍFICO
CASTILLA DEL ORO
NUEVA GRANADA
San Sebastián de Uruba
Sta. María La Antigua
CAPITANÍA DE VENEZUELA
RUMBO A AMÉRICA
RUMBO A ESPAÑA



RUTA ESPAÑOLA

RUTA PORTUGUESA

FORTIFICACIONES DEL CARIBE
San Agustín de la Florida
OCÉANO ATLÁNTICO
La Habana
Mérida
Barraçoa
Jagua
La Vega Vieja
San Carlos de Perote
Campeche
Santiago
San Juan de Puerto Rico
San Felipe de Bacalar
Veracruz
Santo Domingo
Acapulco
San Felipe del Golfo Dulce
Trujillo
Omoa
Sta. Marta
Puerto Cabello
Isla Margarita
Granada
Portobelo
Maracaibo
Cumaná
Cartagena
La Guaira
San Lorenzo el Real de Chagre
Panamá
OCÉANO PACÍFICO


LOS CAMINOS DEL ISTMO
OCÉANO ATLÁNTICO
Portobelo
Nombre de Dios
San Lorenzo
Camino Real
Río Chagres
Cruces
Panamá la Vieja
Camino de Cruces
Taboga
OCÉANO PACÍFICO

NOTAS

1 Vid. MAR Enrique Martínez Ruiz (coord.), «1492: en torno a los Reyes Católicos», II número monográfico de los *Cuadernos de Historia Moderna*, 1992.

2 Para los descubrimientos portugueses, en los que no nos detendremos, Armando Cortesão, *Os Descobrimentos portugueses*, 8 vols., Paço de Arcos, 2016, y José Manuel García, *O mundo dos Descobrimentos portugueses*, 4 vols., Edições Quidnovi, Vila do Conde, 2012.

3 Para el ideario colombino, por ejemplo, Juan Pérez de Tudela, *Mirabilis in altis*, CSIC, Madrid, 1983.

4 Una secuencia del descubrimiento, en Antonio Gutiérrez Escudero, *América: descubrimiento de un mundo nuevo*, Akal, Madrid, 1990.

5 Vid., por ejemplo, Francisco Morales Padrón, *Descubrimiento, toma de posesión, conquista: Canarias, una modesta América*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2009, y *Canarias: crónica de su conquista*, Cabildo Insular de Gran Canarias, Las Palmas, 1993.

6 Para aproximarse al tema, por ejemplo, Ana María Carabias Torres (ed.), *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1992.

7 Un análisis de esas negociaciones y sus resultados, en Antonio Rumeu de Armas, *El Tratado de Tordesillas*, Mapfre, Madrid, 1992; la obra colectiva *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1973, y Jesús Varela Marcos, *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1997.

8 Francisco Morales Padrón, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Gredos, Madrid, 1990.

9 Frutos Asenjo García, *Vasco Núñez de Balboa: el descubrimiento del Mar del Sur*, Sílex, Madrid, 1991, y Alfredo Castillero Calvo, *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización*, Novo Art, Bogotá, 2013.

10 Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2016 (segunda edición, 2020; hay traducción inglesa, Madrid, 2020).

11 John Lynch, *España bajo los Austrias*, t. I, Península, Barcelona, 1970, p. 203. Por lo demás, el libro es un buen exponente de la ponderación que se está imponiendo en la revisión del pasado español. Traducido cinco años después de aparecer la edición inglesa, constituyó todo un hito historiográfico entre las síntesis dedicadas a la Monarquía Hispánica en concreto y a la España Moderna en general.

12 Ya fueron señaladas por Huguette y Pierre Chaunu en su obra monumental y «clásica», *Séville et l'Atlantique, 1500-1650*, 12 vols., Éditions de l'IHEAL, París, 1957-1964. Un resumen de las mismas se puede encontrar en Antonio García-Baquero González, *Andalucía y la Carrera de Indias*, Granada, edición facsímil, 2002, pp. 24 y ss.

13 Un derecho denominado «el beneficio de la anterioridad» por Pierre Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos. Siglo XVI*, Labor, Barcelona, 1973, pp. 122-123.

14 Hay edición facsímil, 3 vols., Madrid, 1943. Nueva reedición, BOE, Madrid, 1998.

15 Vid. Juan de Solórzano, *Política indiana*, Madrid, 1647; reedición, BAE, Madrid/Buenos Aires, 1930, 3 vols.

16 García-Baquero, *Andalucía y la Carrera…*, *op. cit.*, pp. 33-34.

17 *Ibíd.*, pp. 42-43.

18 Vid. Antonio Miguel Bernal, *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Marcial Pons, Madrid, 2005. También Stanley J. Stein y Bárbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra, España y América en la formación de la Europa moderna*, Crítica, Barcelona, 2002.

19 Una panorámica general del periodo, en Joseph Pérez (coord.): «La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)», t. XVIII de la *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal*, Espasa-Calpe,

Madrid, 1998, pp. 422 y ss.; más específico sobre la dimensión naval, José María Martínez Hidalgo, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Mapfre, Barcelona, 1992.

20 Para la terminología naval, Francisco Fernández González, *Construcción naval: nomenclatura y tecnología navales*, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, 1987.

21 También para la terminología naval, Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas…*, Madrid, 1831, reeditado en edición facsímil por el Museo Naval, Madrid, 2003. Vid. igualmente Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018.

22 Enrique Martínez Ruiz, «El Mediterráneo, un mar de galeras», en *Revista de Historia Naval*, n.º 110, 2010, pp. 7-24.

23 Francisco Olesa Muñido, *La Galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, Madrid, 1971.

24 Para la evolución de este buque, Agustín Ramón Rodríguez González y Juan Luis Coello Lillo, *La fragata en la Armada Española. 500 años de historia*, IZAR, Madrid, 2003.

25 Francisco José González González, *Astronomía y navegación en España, siglos XVI-XVIII*, Mapfre, Madrid, 1992.

26 José María López Piñero, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Labor, Barcelona, 1986, p. 222. También J. Ignacio González, «Náutica y navegación en la España de los siglos XVI y XVII», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V y Pabellón de España, Expo 98 Lisboa, Madrid, 1998, pp. 19-42.

27 Para la carabela portuguesa, sus ventajas e inconvenientes y otros barcos portugueses, J. Semedo Dematos, «A Marinha Joaquinina: A passagem do Cabo da Boa Esperança», en *Revista da Armada*, n.º 32, año XXIX, julio de 1999, y E. Lopes de Mendoça, *Estudos sobre navios portugueses dos séculos XV e XVI*, Ministerio da Marinha, Lisboa, 1971.

28 Isabel Vicente Maroto, «Construcción naval», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes III. El Arte de Marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2020, p. 475.

29 José Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, lib. II, cap. XIV, p. 31.

30 Vicente Maroto, «Construcción naval», *op. cit.*, pp. 476-477.

31 Sobre el galeón: Fernando Serrano Mangas, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992; Cayetano Hormaechea; Isidro Rivera y Manuel Derqui, *Los galeones españoles del siglo XVII*, 2 vols., Asociación de Amigos del Museo Marítimo, Barcelona, 2012; José L. Casabán, «La evolución del galeón», en *La Armada española (IV) 1600-1650, Desperta Ferro*, número especial XXVI, 2013, pp. 12-19; Peter Kirsch, *Galleon. The Great Ships of the Armada Era*, Conway Maritime Press, Londres, 1990, y A. Konstam, *Spanish Galleon, 1530-1690*, Osprey, Oxford, 2004.

32 El término navío se utilizó hasta el siglo XVIII, pero no con relación a un determinado tipo de embarcación, sino como referencia genérica a cualquier tipo de buque. Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, t. I, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996 (primera edición, Madrid, 1877), p. 129.

33 Vid. Fernando Serrano Mangas, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985.

34 No nos vamos a detener en el análisis de las distintas piezas artilleras, ni en los materiales en que se construían ni dónde, pues nos apartaría mucho de nuestro objetivo. Buena información sobre el particular, a la que remitimos, en Javier López Martín, «El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII», en *Antropología*, Nueva época, 100, agosto de 2015, pp. 67-104. También J. García Prieto, *Las armas navales españolas*, Barcelona, 1982 y Javier López Martín, *Esculturas para la guerra. La creación y evolución de la artillería hasta el siglo XVII*, CSIC, Madrid, 2011.

35 Sobre los servicios de Lavaña a los reyes españoles, I. Vicente Maroto y M. Esteban Piñero (coords.), *Aspectos de la ciencia aplicada en la España del Siglo de Oro*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2006, pp. 69-177. Sobre Agustín de Ojeda, I. Vicente Maroto, «Agustín de Ojeda y la construcción de navíos afinales del siglo XVI», en I. Vicente Maroto y M. Esteban Piñero (coords.), *La Ciencia y el Mar*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2006, pp. 311-344.

36 José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las Naos y Galeones de las flotas de Indias, I (1492-1590)*, Ediciones Seyer, Málaga, 1991, pp. 90-91.

37 Vid. José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las Naos y Galeones de las flotas de Indias, II (1590-1690)*, Ediciones Seyer, Málaga, 1991, Anexo IV, «De los Fabricadores y Calafates», facsímil de las ordenanzas de 1618 y Regla del Arqueo de 1613 de la *Recopilación de Leyes de Indias de 1681*, pp. 169 y ss.

38 Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, «Función militar en las flotas de Indias», en *Historia Militar de España*, dirigida por Hugo O'Donnell, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, coordinado por H. O'Donnell, CESEDEN, Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 81-119; cita en p. 99.

39 *Ibíd.*

40 El texto lo escribió el dominico fray Tomás de la Torre, secretario de fray Bartolomé de las Casas, nombrado obispo de Chapas, a quien acompañó en su viaje desde la española ciudad de Salamanca hasta la mexicana de Ciudad Real. Vid. José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Alianza, México, 1984, p. 248.

41 En la obra de fray Antonio de Guevara *El Arte de Marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas*, Valladolid, 1539, se encuentra una pormenorizada relación de los males que se presentaban navegando en las galeras, males que se pueden extrapolar a la navegación oceánica. El texto de Guevara se puede consultar en red y ha sido recogido completo en Fernández Duro, *op. cit.*, t. II, pp. 7-65.

42 Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, p. 27. Además, los naufragios que contabiliza este autor entre 1502 y 1685, en «Vida y muerte en las embarcaciones de la era de los descubrimientos y la Carrera de Indias», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 533-576; el cuadro y su comentario en pp. 556 y ss. También incluye al final de la obra citada en primer lugar en esta nota el mapa de naufragios habidos entre 1550 y 1650 en la Carrera de Indias, elaborado por Pierre Chaunu. Este autor es el mejor conocedor de la vida a bordo de los navíos de estos siglos; pueden consultarse además sus trabajos siguientes: «Los navegantes del océano», en *Primus circundedisti me*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, pp. 189-205; «Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI», en Luis Antonio Ribot García y Luigi de Rosa (coords.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Actas, Madrid, 2003, pp. 91-110; «Los tripulantes de las flotas de Indias», en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Fundación ICO, Madrid, 1999, pp. 69-80, y «Oficiales y marineros de la Carrera de Indias (siglo XVI)», en Actas del *Congreso de Historia del Descubrimiento, 1492-1556*, vol. III, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, pp. 27-56.

43 A. Thomazi, *Les flottes de l'or. Histoire des galions d'Espagne*, Payot, París, 1956, p. 104 (en la edición española, Swan, 1985, p. 95).

44 Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), edición facsímil, Museo Naval, Madrid, 1985, pp. 115-116.

45 Delphine Tempère, «Pajes y grumetes en las armadas del siglo XVII», en *La Armada española (IV) 1600-1650. Desperta Ferro*, número especial XXVI, 2013, pp. 78-81.

46 Ricardo Cerezo, *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, CSIC, Madrid, 1994, p. 138.

47 Pedro Contreras Fernández, «La formación de pilotos», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear, op. cit.*, pp. 347-394; cita en p. 377. Más detalles en José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, lib. II, cap. XI, pp. 148 y ss.

48 Para estos personajes, Pablo Emilio Pérez-Mallaína, «Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», en *Chronica Nova*, n.º 33, 2007, pp. 285-332, y Antonio Domínguez Ortiz, «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en Juan José Iglesias Rodríguez y José Jaime García Bernal (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, 2010, pp. 265-286.

49 El memorial lo recoge Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, «Vida y muerte en las embarcaciones…», *op. cit.*, p. 541.

50 José Luis Martínez, *Los pasajeros a Indias*, Alianza, Madrid, 1983, pp. 213 y ss.

51 Para todas las cuestiones relacionadas con la vida a bordo, son fundamentales los libros de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 1982; *Naufragios en la Carrera de Indias…*, ya citado; el artículo citado más arriba

y «Los navegantes del océano», en *Primus circundedisti me,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, pp. 189-205. Vid. también, Antonio Fernández Torres, «Diario de a bordo: la vida en una nave del siglo XVI», en *Clío, revista de Historia*, n.º 70, 2007, pp. 81-124; Cruz Apestegui Cardenal, «La vida a bordo: condiciones de vida en un navío o galeón de la Armada Real en la época del Guadalupe», en Inmaculada Sanchís Bueno (coord.), *Navegantes y naufragios. Galeones en la ruta del mercurio*, Lunwerg, Madrid, 1996, pp. 81-24; Esteban Mira Caballos, «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes», en *Revista de Historia Naval*, n.º 108, 2010, pp. 39-57, y Delphine Tempère, «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», en *Iberoamericana,* n.º 5, 2002, pp. 38-49. Sobre la vida en las galeras, además de la ya citada de Guevara, Gregorio Marañón, «La vida en las galeras en tiempo de Felipe II», en *Vida e Historia,* Espasa Calpe, Madrid, 1968.

52 Diego de Encinas, *Cedulario Indiano,* Cultura Hispánica, Madrid, 1946, t. IV, fol. 118v.

53 William Litel Schurtz, *El Galeón de Manila,* Cultura Hispánica, Madrid, 1992, pp. 217 y ss.

54 Para la alimentación a bordo, Carson I. A. Ritchie, *La búsqueda de las especias,* Alianza, Madrid, 1994.

55 Fernanda Molina, «La sodomía a bordo. Sexualidad y poder en la Carrera de Indias (siglos XVI-XVII)», *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, n.º 3, 2010, pp. 12-15.

56 Para la vida a bordo, Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano..., op. cit.*, Sevilla, 1982, pp. 166-169.

57 Vid. Úrsula Camba Ludlow, «El pecado nefando en los barcos de la Carrera de Indias en el siglo XVI. Entre la condena moral y la tolerancia», en Estela Roselló Soberón (coord.), *Presencias y miradas del cuerpo en la Nueva España*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2011, pp. 109-134. Puede consultarse en red, publicado en 2019: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/555_04_05_PecadoNefando.pdf.

58 Molina, «La sodomía a bordo...», *op. cit.*, pp. 18-19.

59 Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano..., op. cit.*, para las cuestiones tocadas últimamente, pp. 146 y ss.

60 Esteban Mira Caballos, *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Brenes, Sevilla, 1998, p. 38.

61 Encinas, *op. cit*, fol. 25r.

62 Enrique Martínez Ruiz, «Las especias en la Europa de los descubrimientos», en el catálogo de la exposición *Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la vuelta al mundo*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, pp. 79-94.

63 Para las exploraciones portuguesas en África, los factores de esa expansión y la ciencia náutica en los siglos XV y XVI, entre otros, José Oliveira Boleó, *Descobrimentos marítimos e explorações terrestres,* Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1955; Luís Filipe Thomaz, *L'expansion portugaise dans le monde XIV*e*-XVIII*e *siècles*, Éditions Chandeigne, París, 2018 ; Damião Peres, *História dos descobrimentos portugueses*, Portucalense Editora, Oporto, 1959, y Carlos Calinas Correia, *História dos descobrimentos. Uma odisseia fascinante,* Colibri, Lisboa, 2018.

64 Varios textos curiosos sobre la visión de los indios americanos por los descubridores, en Antonio García Gutiérrez, *América: descubrimiento de un mundo nuevo*, Istmo, Madrid, 1990, pp. 333-358.

65 Vid. Tomé Cano, *Arte para Fabricar y Aparejar Naos, 1611*, Ed. y prólogo de Enrique Marco Dorta, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna, 1964

66 Vid. la edición de María Isabel Vicente Maroto, *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1998.

67 El manuscrito no tiene fecha, pero en la edición del Museo Naval de Madrid, con un estudio de P. Castañeda, M. Cuesta y P. Hernández, Museo Naval, Madrid, 1983, se sitúa su elaboración entre 1520 y 1538.

68 Editada en México en 1587, fue incorporada a la *Colección de incunables americanos, siglo XVI,* vol. VIII, con prólogo de J. F. Guillén, Madrid, 1944, y con transcripción y estudio de Mariano Cuesta. Fue reeditada por el Museo Naval, Madrid, 1993. En el libro cuarto de la *Instrucción*, también se extiende López Piñero, *El Arte de Navegar en la España..., op. cit.*, pp. 219-225.

69 El volumen de M.ª Jesús Mancho Duque (dir.) *La ciencia y la técnica en la época de Cervantes: textos e imágenes,* Universidad de Salamanca, Salamanca, en CD, 2005, da información sobre muchos de ellos.

70 José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988, se ocupa de ellos en las pp. 84-94.

71 Escrita en portugués, posiblemente hacia 1610, se encuentra en la Academia de la Historia de Madrid y hay un edición facsímil portuguesa, *Livro primeiro da Arquitetura Naval,* Academia de Marinha, con introducción de J. Pimentelbarata, R. Barker y Contente Domínguez.

72 Son analizadas, especialmente las de 1613 y 1618, por José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias, II (1590-1690),* Ediciones Seyer, Málaga, 1991.

73 Se conserva en el Museo Naval de Madrid, Colección Vargas Ponce, t. 11, doc. 7, fols. 124-131.

74 Vicente Maroto, «Agustín de Ojeda y la construcción de navíos…», *op. cit.*, pp. 311-344.

75 Vid. Francisco González Fernández, *Arte de fabricar reales*, Barcelona, 1992, 2 vols. Edición comentada del manuscrito de Antonio de Gaztañeta.

76 Para estos términos y los demás relativos a la navegación a vela. Vid. Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes II, op. cit.*

77 Vicente Maroto, «Construcción naval», *op. cit.,* p. 455. De la misma autora, «La construcción naval», en Manuel Silva Suárez (ed.), *Técnica e Ingeniería en España, I. El Renacimiento,* Prensas Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 2008, pp. 549-592. También de esta autora, «El arte de navegar», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Actas, Madrid, 1999, pp. 343-368.

78 José Pichel, «Cómo Blasco de Garay inventó para Carlos V un barco que se convirtió en leyenda», en *El Español*, 24 de diciembre de 2017.

79 Enrique Martínez Ruiz, «Cantabria y su tierra en los planes militares defensivos de la Monarquía Hispánica», en prensa.

80 *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Yndias,* IX, XXX, ley 5 BOE, Madrid, 1998.

81 José Cervera Pery, *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias (Las razones de un superministerio),* Ministerio de Defensa, Madrid, 1997, p. 170.

82 Vid. Enrique Martínez Ruiz, *Felipe II. Hombre, Rey, Mito,* La Esfera de los Libros, Madrid, 2020, pp. 571 y ss.

83 Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas,* Ministerio de Defensa, Madrid, 1996, t. V, p. 30.

84 Libro IX, título XXVIII, ley 23.

85 Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada Española desde la reunión de los reinos de Castilla y de Aragón,* Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 9 vols., 1895-1903, vol. III, pp. 420 y ss.

86 *Ibíd.*, vol. V, p. 63.

87 R. Palacio Ramos y M. Cisneros Cunchillos, «El astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de su actividad», en R. Ontañón Peredo (coord.), *Actuaciones arqueológicas en Cantabria 1984-1999,* Consejería de Cultura, Santander, 2000, pp. 215-220.

88 Martínez Ruiz, «Cantabria y su tierra…», *op. cit.*

89 El interés y cuidado de los montes y bosques fue, prácticamente, una constante en el siglo XVI. Vid. Carlos Belloso Martín, «Felipe II 'En lo que toca a la conservación de los montes y aumento de ellos, que es mucho menester'. La preocupación por los bosques en el siglo XVI», en Miguel Ángel Sendín García y Mercedes Santiago Calvo (coords.), *Medioambiente y protección de la Naturaleza. Estudios en homenaje a los profesores Francisco Campos e Isabel Montequi*, Universidad Europea Miguel de Cervantes, Valladolid, 2019, pp. 311-344.

90 Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII,* Alianza, Madrid, 1991.

91 F. Fernández González, «Cantabria y la construcción naval del siglo XVII», en *El astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval,* Astillero, 1992, p. 7.

92 P. Willims, *Don Diego de Brochero de Paz y Anaya (c. 1535-1625), corsario, almirante y administrador* (consultado en pdf, en la red).

93 Rubio Serrano, *op. cit.*, t. II, pp. 13-14.

94 *Ibid.*, pp. 14-15.

95 Maurice de Brossard, *Historia marítima del mundo*, Edimat Libros, Barcelona, 1976, t. I, p. 343.

96 Excelente estudio el de Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Las Atarazanas de Sevilla. Ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2019.

97 Francisco Fernández Izquierdo, «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración», en *España y el Ultramar hispánico hasta la Ilustración. Jornadas de Historia marítima*, Madrid, 1989, pp. 35-62.

98 Algunas de esas operaciones están detalladas en Francisco Fernández González, *Astilleros: de los barcos antiguos a los galeones*; conferencia de 21 de abril de 2000, consultada en red.

99 Bastante útil y esclarecedor al respecto es el capítulo «Las unidades de medida españolas en los siglos XVI y XVII», del t. I del libro de Rubio Serrano, citado más arriba, pp. 93 y ss., particularmente, el resumen que hace en la p. 107.

100 Mariano Cuesta Domingo, «Las condiciones científicas y técnicas de los descubrimientos», en t. XVIII, *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)*, de la *Historia de España Menéndez Pidal*, Espasa Calpe, Madrid, 1998, pp. 180-181.

101 Rubio Serrano, *op. cit.*, t. I, p. 98. Más detalles sobre las pipas, toneles y toneladas, sus medidas, capacidad y colocación en las bodegas, en las páginas siguientes.

102 José Luis Casado, *Los barcos españoles del siglo XVI…*, *op. cit.*, y «Carlos V y la construcción naval en España», en *Carlos V. La náutica y la navegación*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000. M. Dueñas Fontán, «Medidas de los navíos de la Jornada de Inglaterra», en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 27, Madrid, 1996, pp. 5-56; se basa en los trabajos de Casado Soto y analiza las unidades de pipas, toneles y toneladas.

103 Excelente sobre la construcción de barcos en Portugal es el trabajo de F. Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empírea na arquitetura naval dos séculos XVI y XVII*, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2004.

104 Para estas cuestiones, vid. Casado Soto, *op. cit.*, pp. 58-71 y Eduardo Trueba, «Tonelaje marítimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)», en *Revista de Historia Naval*, n.º 20, 1988, pp. 33-59.

105 El manuscrito, conservado en la Biblioteca Nacional de Madrid, fue editado por el Museo Naval de Madrid en 1985.

106 Muy ilustrativo sobre la traza de las naves, sus dimensiones y formas resulta lo que expone Rubio Serrano en el t. I de su ya citada obra a partir de la p. 113 y en las láminas de los anexos con casos concretos de determinadas embarcaciones.

107 F. Contente Domingues, «El rigor de la medida: unidades de medida linear y de arqueo en la construcción naval ibérica en los inicios del siglo XVII», en Vicente Maroto y Esteban Piñero (coords.): *Aspectos de la ciencia aplicada en la España…*, pp. 371-381.

108 Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, SECC-Fundación Caja Madrid, Madrid, 2003, pp. 131-146; cita en p. 137.

109 Sobre el personaje, Adelaida Sagarra Gamazo, «La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca», en *Congreso de Historia del Descubrimiento*, Madrid, 1992, t. I, pp. 611-641; para sus discrepancias y enfrentamiento con Cristóbal Colón, de la misma autora, *La otra versión de la historia indiana. Colón y Fonseca*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1997. También, Adelaida Sagarra Gamazo (coord.), *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2005.

110 Bartolomé de las Casas, *Historia de las Indias*, vol. I; estudio y notas de Juan Pérez de Tudela, Rivadeneyra, Madrid, 1961, XXIX, p. 36.

111 Vid. lo que señala al respecto Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 18-19.

112 Juan Manzano Manzano y Ana María Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1988, 3 vols.; vol. I, pp. 192 y ss.

113 Para las cuestiones que desarrollamos en este epígrafe, remitimos a los trabajos de Carmen Mena García «La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias», en Antonio Acosta, Adolfo Luis González y Enriqueta Vela (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, CSIC-Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 237-278; «Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera», en *Revista de Indias*, vol. LXIV, n.º 231, 2004, pp. 447-484, y «Precios de alimentos y fletes

marítimos en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVI», en *Revista Memoria,* primer semestre, 1999, pp. 16-48.

114 Juan Pérez de Tudela, *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505),* CSIC, Madrid, 1956, p. 203.

115 Vid. José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII,* Universidad Autónoma de México, México, 1997, pp. 183 y ss.

116 José María Sánchez Cortejana, «Triana y América: las cerámicas que exportábamos en el siglo XVI», en *Buenavista de Indias,* vol. I, n.º 6, 1992, p. 10.

117 La eficiencia de la Casa de Contratación en estos cometidos ha sido ponderada positivamente. Vid. Earl Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España (1501-1650),* Ariel, Barcelona, 1975, p. 200.

118 Mena García nos ofrece los precios de los bastimentos de varias armadas en su artículo citado más arriba «Nuevos datos sobre bastimentos y envases…», pp. 450 y ss. Los relativos a la Armada de la primera circunnavegación también se pueden ver en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2016, pp. 401 y ss. (segunda edición, Madrid, 2019; hay edición inglesa, Madrid, 2019).

119 Mena García, «Nuevos datos…», *op. cit.*, p. 452.

120 *Desvelando Horizontes…, op. cit.*, pp. 401, 402 y 407.

121 *Ibíd.*, p. 405.

122 Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947, 2 vols., t. I, pp. 148 y 330.

123 Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la Plata (1620-1648),* Banco de España, Madrid, 1989, pp. 153 y ss.

124 Mena García, «Nuevos datos…», *op. cit.*, p. 468.

125 *Ibíd.*, p. 458.

126 Pierre Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos, op. cit.*, pp. 154 y ss.

127 Manuel Gracia Rivas, *La sanidad naval española. Historia y evolución,* Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1995, pp. 35 y ss.

128 Earl J.Hamilton, *El florecimiento del capitalismo,* Alianza, Madrid, 1980, p. 105.

129 Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 1981, p. 56.

130 Vid. Bibiano Torres Ramírez, «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en Francisco de Paula Solano Pérez-Lila, y Fermín del Pino Díaz (coords.), *América y la España del siglo XVI,* CSIC, Madrid, 1983, pp. 115-125.

131 José Manuel Díaz Blanco, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», en *Revista de Indias,* vol. LXXIV, n.º 262, pp. 661-692.

132 *Ibíd.*, p. 664. Esa armada de galeras entró en funcionamiento en 1562 debido al interés que puso en su creación el Consulado sevillano y se financiaría con la avería de galeras, un nuevo impuesto que pagarían los puertos comprendidos entre Málaga y el cabo de San Vicente. Todos los detalles, en el trabajo citado.

133 Vid. Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos,* FCE, México, 1939, reimpreso en 1979, pp. 234-236.

134 Antonio García-Baquero González, *Andalucía en la Carrera de Indias (1492-1824),* Sevilla, 1986. Nueva edición, Universidad de Granada, Granada, 2002, por la que citamos, p. 39.

135 Vid. Roland Hussey, «Antecedents of the Spanish Monopolistic Companies (1624-1728)», en *Hispanic American Historical Review,* n.º 9, 1920, pp. 1-30.

136 Más detalles sobre Lira y su plan en Jaime Carrera Pujal, *Historia de la Economía Española,* Bosch, Barcelona, 1944, t. II, pp. 96-103.

137 Valentín Vázquez de Prada, *Historia económica y social de España,* vol. III, *Los siglos XVI, XVII y XVIII,* Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1978, p. 525.

138 Carrera Pujal, *Historia de la…, op. cit.*, t. II, pp. 5-7.

139 *Ibíd.*, p. 31.

140 Vid. M. Sánchez Apellaniz, «El proyecto de Compañía de Comercio con Indias aprobado por la Junta de Comercio de 1683», en *Revista de Derecho Mercantil*, t. XXXIII, 1962, pp. 96-117.

141 Carrera Pujal, *Historia de la…*, *op. cit.*, t. II, pp. 89-96; cita en p. 94.

142 Agustín Guimerá Ravina, «La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y cultura naval*, 7, pp. 135-150; cita en p. 137.

143 C. H. Haring, *El comercio y la navegación entre España…*, *op. cit.*, p. 81-82.

144 Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Fundación Cooperación Tecnológica de Andalucía, Sevilla, 2010. Una ponderación de sus efectos, del mismo autor, es «La Carrera de Indias: inconvenientes y ventajas del sistema español de comunicaciones transatlánticas», en María de Gracia Mateus Ventura (coord.), *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*, Colibri, Lisboa, 1996, pp. 21-32.

145 Vera Moya Sordo, «El sistema naval español durante el virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII», en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, t. I, Siglo XXI, México, 2012, pp. 69-134; cita en p. 77.

146 *Ibíd.*, p. 79; también Haring, *El comercio y la navegación…*, *op. cit.*, p. 279.

147 *Recopilación de las Leyes de Indias*, lib. I, tít. 15, ley 1.

148 Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, «Función militar en las flotas de Indias», en *Historia Militar de España I. Ultramar y la Marina*, CESEDEN-Academia de la Historia, dirigida por Hugo O'Donnell, Madrid, 2012, pp. 81-119; cita en p. 91.

149 Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de la navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, Museo Naval, Madrid, 1985, pp. 256 y ss.

150 O'Donnell, «Función militar…», *op. cit.*, p. 95.

151 Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «Defensa naval de los reinos de Indias», en *Historia Militar de España. Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, coordinado por H. O'Donnell, CESEDEN-Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 121-142; cita en p. 124.

152 Para las alternativas de la existencia de las Armadas de Barlovento y del Mar del Sur, así como una síntesis de las vicisitudes de su mantenimiento, en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «Defensa naval de los reinos de Indias», en *Historia Militar de España…*, *op. cit.*, p. 245.

153 Alfonso Mola y Martínez Shaw, «Defensa naval…», *op. cit.*, p. 128.

154 Bibiano Torres Ramírez, «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n.º 11, 1974, pp. 33-51, p. 34 (consultado en red).

155 Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.

156 Para esta armada, Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

157 Vid. M. P. Bernal Ruiz, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, CSIC, Sevilla, 1979.

158 John R. Fisher, «El sistema comercial del Imperio español: teoría y práctica del monopolio», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 175-186; cita en p. 181.

159 Una valoración de la unión de las dos coronas y su proyección en Rafael Valladares, Luis Manuel Bernardo y Cátia Teles e Marques (coords.), *Por toda la Tierra. España y Portugal: globalización y ruptura (1580-1700)*, CSIC Lisboa, 2016.

160 Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La Carrera de las Indias en la época de los Austrias», en el catálogo de la exposición «Rande 1702. Arde o mar», Museo do Mar de Galicia, Vigo, 2002, pp. 27-35; especialmente, p. 33.

161 Nicolás del Castillo Mathieu, *Las llaves de las Indias*, El Tiempo, Bogotá, 1981, p. 15

162 Vázquez de Prada, *Historia económica…*, *op. cit.*, p. 534.

163 Para las cuestiones que siguen, básicamente Antonio Miguel Bernal e Isabel Martínez Ruiz, *La financiación de la Carrera de Indias(1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Tabapress,

Sevilla, 1993.

164 Agustín Guimerá Ravina, «La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino»: https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/01cuaderno/07casacontratacion.pdf, p. 147.

165 José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales, op. cit.*, I, XXII y XXIII, Madrid, 1981.

166 Vid. Francisco Morales Padrón, *Teoría y Leyes de la Conquista,* Madrid, 1979, pp. 241 y ss., segunda edición, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2008.

167 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, Siglo XVI,* Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992, p. 57.

168 Vid. el prólogo de Antonio Domínguez Ortiz a la edición del libro de Antonia Heredia Herrera *Sevilla y los hombres del comercio (1700-1800),* Editoriales Andaluzas Unidas, Sevilla, 1989.

169 Carmen Mena García, «La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias», en Antonio Acosta, Adolfo González, Enriqueta Vila (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 237-278; cita en pp. 258-259.

170 Vid. Justo L. del Río Moreno, *Los inicios de la agricultura europea en el Nuevo Mundo (1492-1542),* ASAJA, Sevilla, 1991, p. 37 y ss.

171 Para las armadas bajo los Austrias, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, «La Armada de los Austrias», *Estudis,* vol. 27, 2001, pp. 23 y ss.; David Goodman, «El dominio del mar y las armadas de la Monarquía», en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI,* 6 vols., Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 1999, vol. II, pp. 365-383; Esteban Mira Caballos, *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II,* La Esfera de los Libros, Madrid, 2005, y *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempos de los Austrias,* La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, y R. A. Stradling, *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668,* Cátedra, Madrid, 1992.

172 Sobre esta armada, István Szaszdi León Borja, «El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de Alcaçovas», en *Historia, Instituciones, Documentos,* n.º 26, 1999, pp. 547-574.

173 Una panorámica general en Gaspar Pérez Turrado, *Las armadas españolas de Indias,* Mapfre, Madrid, 1992.

174 Sobre estos viajes, Icíar Alonso Araguás, «Explorar, conocer: los intérpretes y otros mediadores en los viajes andaluces de descubrimiento y rescate», en Antonio Gutiérrez Escudero y María Luisa Laviana Cuestos (coords.), *Estudios sobre América: siglos XVI-XX,* Asociación Española de Americanistas, Sevilla, 2005, pp. 515-528; para algunos de sus protagonistas más significativos, Juan Manzano Manzano y Ana María Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América,* 3 vols., Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1988; Carlos Seco Serrano, «El viaje de Alonso de Hojeda en 1499: últimas conclusiones», en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556),* Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, pp. 11-36; G. Anderson, «Alonso de Hojeda: su primer viaje de exploración», *Revista de Indias,* n.º 79, 1960, pp. 11-65. Sobre las capitulaciones, vid. Marta Milagros del Vas Mingo, *Las capitulaciones de Indias,* Inst. Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986.

175 Vid. Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias,* FCE, México, 1979.

176 Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981, y «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en Francisco de Paula Solano Pérez-Lila y Fermín del Pino Díaz (coords), *América y la España del siglo XVI,* CSIC, Madrid, 1983, pp. 115-125.

177 Irene A. Wright, *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVI,* Academia de la Historia de Cuba, La Habana, 1930.

178 La imagen más difundida de la galera es la de una embarcación a remo y vela, típicamente mediterránea. Sin embargo, hubo galeras en otras aguas dominadas por la Monarquía Hispánica. Vid. Sebastián Maya Palacios, «Poderío Naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», en *Revista de Estudios de Seguridad Internacional,* vol. 3, n.º 2, 2017, pp. 169-188.

179 Vid. Ricardo Cerezo Martínez, *Las Armadas de Felipe II,* San Martín, Madrid, 1988, pp. 175 y ss.

180 Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del mar del Sur,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

181 Vid. Bibiano Torres Ramírez, «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas,* n.º 11, 1974, pp. 33-51, y, por supuesto, su monografía sobre esta arma-

da ya citada.

182 Vid. Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias. 1492-1824. Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte, Sevilla, 1992.

183 A las obras citadas más atrás se puede añadir la de Demetrio Ramos Pérez, *Los viajes españoles de Descubrimiento y Rescate*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981.

184 Vid. sobre el particular, entre otros, Juan Pérez de Tudela, *La Armada de Indias y los orígenes de la política de colonización de América (1492-1505)*, CSIC, Madrid 1956, y Frank Moya Pons, *Después de Colón. Trabajo, sociedad y política en la economía del oro*, Alianza, Madrid, 1987.

185 Vid. Bartolomé Bennassar, *La América española y la América portuguesa. Siglos XVI y XVII*, Akal, Madrid, 1980.

186 Sobre esta institución *vid.*, por ejemplo, Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias. Suma de Contratación y Océano de los negocios*, Sociedad Estatal Expo 92, Sevilla, 1994; Gildas Bernard, «La Casa de Contratación de Sevilla, luego de Cádiz en el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, XII, 1955; Manuel Danvila Collado, *Significación que tuvo la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias*, Madrid 1892; Eduardo Ibarra Rodríguez, «Los precedentes de la Casa de la Contratación de Sevilla», *Revista de Indias*, n.os 3, 4 y 5, 1941, pp. 85-97, 5-54 y 5-38, respectivamente; Manuel Piernas Hurtado, *La Casa de la Contratación*, Ed. Victoriano Suárez, Madrid 1907; Manuel de la Puente y Olea, *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*, Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, Sevilla, 1900; Szászdi León-Borja, «La Casa de Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, n.º 12, 2008, pp. 905-914. Vid. también Juan Marchena Fernández, «La organización del Imperio. La fase inicial», en Joseph Pérez (coord.), *La época de los descubrimientos y las conquistas (1400-1570)*, Espasa Calpe, Madrid 1998, t. XVIII de la *Historia de España fundada por Ramón Menéndez Pidal*, pp. 422 y ss., y Ramón María Serrera Contreras, «La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717), *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, n.º 36, 2008, pp. 141-176.

187 Sobre este episodio (aunque hay edición española de 1985, cito por la edición francesa), A. Thomazi, *Les flotes de l'or Histoire des Galions d'Espagne*, Payot, París, 1956, pp. 36-39,

188 Esteban Mira Caballos, *La Armada Guardacostas de Andalucía…*, *op. cit.*

189 *Ibíd.*, «El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe», en *El Emperador Carlos V y su tiempo*, Escuela Diplomática, Madrid, 2000, pp. 561 y ss.

190 Haring, *op. cit.*, p. 251.

191 García-Baquero, *La Carrera de Indias…*, *op. cit.*, pp. 89 y ss.

192 Jaime Carrera Pujal, *Historia de…*, *op. cit.*, pp. 193-194.

193 Esteban Mira Caballos, «La Armada del reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia», en *Revista de Historia Naval*, n.º 68, 2000, pp. 49 y ss.

194 *Ibíd.*, «Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1549)», en *Revista de Historia Naval*, n.º 81, 2003, pp. 7-20.

195 *Ibíd.*, p. 18.

196 Estudiados por Esteban Mira Caballos, «Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán», en *Iberoamericana*, II, 7, 2000, pp. 39-57.

197 Don Bernardino elaboró también un memorial a petición del Consejo de Indias, en el que criticó el de Bazán. Más detalles en Esteban Mira Caballos, *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista, Madrid, 2015, cap. II.

198 *Ibíd.*, p. 55.

199 Con ocasión del quinto centenario de su nacimiento, han aparecido numerosos trabajos sobre este personaje, de los que podemos recordar, por ejemplo, Antonio Fernández Toraño, *Pedro Menéndez de Avilés, señor del mar océano, adelantado de La Florida*, Edaf, Madrid, 2016, y Salvador Larrúa-Guedes, *Don Pedro Menéndez de Avilés: el Adelantado de la Florida*, Create Space Independent Publishing Platform, Madrid, 2015. El Instituto de Historia y Cultura Naval le dedicó las LVIII Jornadas de Historia Marítima en 2019, ya publicadas.

200 Vid. Esteban Mira Caballos, «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de Flotas de la Carrera de Indias», en *Revista de Historia Naval*, n.º 94, 2006, pp. 7-24. El entrecomillado pertenece al apartado de las Con-

clusiones y en el apéndice se encuentra el texto completo del proyecto.

201 Vid. al respecto Sergio M. Rodríguez Lorenzo, «Sevilla y la Carrera de Indias: las compraventas de naos», en *Anuario de Estudios Americanos,* 73, n.º 1, 2016, pp. 65-97, y *La Carrera de Indias (La ruta, los hombres, las mercancías),* La Huerta Grande, Madrid, 2015.

202 Jaime Carrera Pujal, *Historia de la economía…*, *op. cit.*, t. I, p. 248.

203 Es muy posible que la real provisión de 1562 haya provocado más de una confusión, pues al referirse a las flotas auxiliares de la Carrera se hacen referencias a las armadas Guardacostas de Galeras, cuyo establecimiento se dice que tuvo lugar ese año para proteger las aguas desde Málaga hasta el cabo de San Vicente, que se estaba convirtiendo en un apostadero de corsarios, donde esperaban el retorno de la flota.

204 Me parece especialmente clarificador y útil el trabajo de Miguel Luque Talaván, «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVII)», en *Revista Complutense de Historia de América*, n.º 34, 1998, 113-145.

205 Para las tradiciones medievales ibéricas, la mediterránea o levantina y la atlántica o de poniente, Arcadio García Sanz, «Les tradicions jurídics-marítimes medievals», en *Miscellanea Barcinonensia,* n.º XIV,1966, pp. 7-28, y «Estudios sobre los orígenes del Derecho Marítimo Hispano-Mediterráneo», 1969, 104 pp., consultado en red.

206 No vamos a entrar en el análisis de las diversas clasificaciones que se han hecho de la avería. Pueden verse en la obra de Luque Talaván, que ya hemos citado, y en Marta Milagros del Vas Mingo y Concepción Navarro Azcue, «El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556),* Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, t. III, pp. 579-614.

207 Vid. su entrada en Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español,* Museo Naval, Madrid, 2003.

208 Vid. J. Escriche, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*, Madrid, 1876 (primera edición París, 1869).

209 J. M. Piernas y Hurtado, «La Casa de Contratación de las Indias», artículos contenidos en las revistas *La Lectura* y *Ateneo,* 1907, p. 36.

210 Gervasio de Artiñano y Galdácano, *Historia del comercio entre España y las Indias durante el dominio de los Austrias,* Editorial Araluce, Barcelona, 1917, pp. 36-37.

211 Luque Talaván, *op. cit.,* p. 145.

212 *Ibíd.*, p. 144.

213 E. Otte, «Empresarios españoles y genoveses en los inicios del comercio trasatlántico: la avería de 1507», en *Revista de Indias*, n.º 93-94, 1963, pp. 519-530.

214 Vid. Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1945.

215 Luque Talaván, *op. cit.,* p. 145.

216 Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *Los Tercios del mar,* La Esfera de los Libros, Madrid, 2019.

217 Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002,* Fundación Caja Madrid, Madrid, 2003, pp. 131-146; cita en p. 137.

218 Para esas cuestiones, Enrique Martínez Ruiz, «La Monarquía Hispánica en una Europa en guerra: retos, realidades y deficiencias», en J. I. Fortea Pérez, Juan Eloy Gelabert González, Roberto López Vela y Elena Postigo Castellanos (coords.), *Monarquías en Conflicto. Linajes y noblezas en la articulación de la Monarquía Hispánica,* Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2020, pp. 57-83.

219 Un amplio relato de la odisea de *La Trinidad*, en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes I. La circunnavegación de Magallanes y Elcano,* Ministerio de Defensa, Madrid, 2018 (segunda edición).

220 Unas panorámicas sobre los viajes en el Pacífico, en Salvador Bernabéu, *El Pacífico Ilustrado: Del lago español a las grandes expediciones,* Mapfre, Madrid, 1992, y Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII. (Estadísticas y tablas),* Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1974. También M. Palau, «Españoles en el Pacífico. Siglos XVI-XVIII», en *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente,* CEDEX, Madrid, 1998, pp. 143-161, y José Luis Martínez, «Las primeras expediciones a Filipinas», en *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815,* Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, México, 1992, pp. 67-89.

221 Una síntesis sobre la cuestión en Enrique Martínez Ruiz, «Una coyuntura internacional a propósito de un cuadro: 1526», en *Renacimiento: Arte y cultura*, Dykinson, Madrid, 2021, pp. 207-230.

222 Empezaban las iniciativas españolas para consolidar su presencia en el este del Pacífico. Vid. Amancio Landín Carrasco (dir.), *Descubrimientos españoles del Mar del Sur*, Madrid, Museo Naval, 1992; Clotilde Jacquelard, *De Séville à Manille, les espagnols en mer de Chine, 1520-1610*, Les Indes savantes, París, 2015, y Luis Laorden Jiménez, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico: la Historia de España en el gran océano que fue llamado Lago Español*, Luis Laorden, Madrid, 2013.

223 De los estudios sobre Urdaneta, nos limitaremos a remitir a S. Truchuelo (ed.), *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ayuntamiento de Ordicia, Ordicia, 2009, y a «Urdaneta en su tiempo», catálogo de la exposición, San Sebastián, 2003.

224 José Antonio Cervera, «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», *Llull*, n.º 24, 2001, pp. 61 y ss.

225 Información sobre esas expediciones, en Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, «La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta fray Andrés de Urdaneta», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV, 1958, pp. 507-532, y «Las expediciones al área de la especiería», en *Historia General de España y América*, Rialp, Madrid, 1982, t. VII, pp. 348 y ss. También, M.ª Montserrat León Guerrero, «El gran logro descubridor del reinado de Felipe II: El hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2000, pp. 1029-1039, y Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en Antonio Fernández Torres y Antonio Sánchez de Mora (coords.), *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Sevilla, 2013, pp. 125-188.

226 No nos detendremos en su análisis ni en los pormenores de la negociación que tuvo como referente el Tratado de Tordesillas, pues no hacen al caso según el objetivo que perseguimos en esta ocasión. Nos limitaremos a señalar que el tratado ha suscitado numerosos trabajos, de los que citaremos una somera muestra: Leoncio Cabrero, «El empeño de las Molucas y los tratados de Zaragoza: cambios, modificaciones y coincidencias entre el no ratificado y el ratificado», en Luis Antonio Ribot (ed.), *El tratado de Tordesillas y su época*, Junta de Castilla y León, Madrid, 1995, t. II, pp. 1091-1132; Mariano Cuesta Domingo, «La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente», *Ibíd.*, 1483-1518; Miguel Pino Abad, «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en Manuela Fernández Rodríguez (coord.), *Guerra, Derecho y Política. Aproximación a una interacción inevitable*, Asociación Veritas, Valladolid, 2014, pp. 25-44, y Mario Hernández Sánchez-Barba, «Los convenios de Zaragoza», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, t. I, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1973, pp. 81 y ss.

227 Consuelo Varela, *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*, Cisalpino-Goliardica, Milán, 1983, y Leoncio Cabrero Fernández, «La expedición de Ruy López de Villalobos y los intentos de colonización en la isla Cesarea Karoli», en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, t. II, Real Academia de la Historia, Madrid, 1991, pp. 235-277.

228 Para los descubrimientos españoles en el Pacífico, Amancio Landín Carrasco, *Islario español del Pacífico. Identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1984; Carlos Prieto, *El Océano Pacífico: navegantes españoles en el siglo XVI*, Alianza, Madrid, 1972, y Amancio Landín Carrasco (dir.), *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 3 vols., Museo Naval, Madrid, 1991.

229 «Derrotero muy especial para dirigir a S. M. hecho por fray Andrés de Urdaneta de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las islas del Poniente. 1561», en *Colección de documentos inéditos de Indias de Ultramar*, t. II, pp. 119-138.

230 José Antonio Cervera, «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», en *Llull*, vol. 24, 2001, pp. 59-87; cita en p. 66.

231 Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con Filipinas», en *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión*, IFC, Zaragoza, 2020, pp. 87-110; cita en pp. 87-88. No nos detendremos en la dinámica del asentamiento español en Filipinas, el lector interesado y apresurado puede acudir a Antonio García-Abásolo, «Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI», en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, pp. 169-206.

232 Antonio-Miguel Bernal, «La «Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. I, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 485-526.

233 *Ibíd.*, pp. 500 y 501.

234 García-Abásolo, «Formación de las Indias Orientales…», *op. cit.*, pp. 189-190.

235 María Baudot Monroy, «La construcción de la real Armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Espacio, Tiempo y Forma,* Serie IV Historia Moderna, n.º 32, 2019, pp. 163-192; cita en p. 167.

236 Alfonso Mola y Martínez Shaw, «Defensa naval…», *op. cit.*, p. 138.

237 También los musulmanes realizaban obras de fortificación de sus posesiones, como en Joló. Vid. Pedro Luengo, «Fortificaciones musulmanas en Joló: Resistencia, adaptación y reinterpretación de la guerra moderna occidental», en *Aldaba,* n.º 40, 2015, pp. 197-212.

238 Vid. Oscar H. K. Spate, *El lago español. El Pacífico desde Magallanes*, vol. I, Casa Asia, Madrid, 2006.

239 Sigue siendo de consulta obligada el «clásico» reeditado hace unos años de Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947 (nueva edición, Marcial Pons, Madrid, 2003).

240 Sobre el personaje, Adelaida Sagarra Gamazo (coord.), *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 2005.

241 Fue atribuido a Pinelo por Ernesto Schäfer, *El Real y Supremo Consejo de las Indias,* Sevilla, 2003, t. I, p. 31.

242 Francisco Mendez da Luz, *Regimento da Casa da Índia,* Instituto da Língua e Cultura Portuguesa, Lisboa, 1992, y Damião Perez, *Regimento das Casas das Índias e Mina,* Impr. de Barcelos, Coimbra, 1947.

243 Adelaida Sagarra Gamazo, «Juan de Fonseca y el memorial de 1503: la creación de la Casa de la Contratación», en Adelaida Sagarra Gamazo (coord.), *Juan Rodríguez de Fonseca…, su imagen y su obra, op. cit.*, pp. 11-140.

244 Para los precedentes de la Casa de Contratación, Eduardo Ibarra Rodríguez, «Los precedentes de la Casa de Contratación de Sevilla», en *Revista de Indias,* n.ºs. 3, 4 y 5, 1941, pp. 85-99, 5-55 y 5-39, respectivamente.

245 Vid. Robert Sídney Smith, *Historia de los consulados de mar (1270-1700),* Península, Barcelona, 1978.

246 Arcadio García Sanz, «Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo», en *Anuario de Historia del Derecho Español,* t. XXXIX, 1969, pp. 213-316.

247 Vid. Germà Colom y Arcadi García Sanz (eds.): *Llibre del Consolat de Mar,* 7 vols., Fundació Noguera, Barcelona, 1981-1987 (reedición 2001).

248 Vid. Román Piña Homs, *El Consolat de Mar. Mallorca, 1326-1800,* Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1985.

249 Manuel Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI,* Diputación Provincial, Burgos, 1994.

250 Teófilo Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado de Bilbao*, 3 vols., Bilbao, 1972 (primera edición Lib. de José Astuy, Bilbao, 1914).

251 Para estas instituciones, el tít. II, lib. IX de la *Novísima Recopilación de las Leyes de España.* Para el derecho mercantil, J. E. Casariego, *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas,* Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo, 1961, y Enrique Gacto, *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Anales de la Universidad Hispalense, Sevilla, 1971.

252 Vid. al respecto Demetrio Ramos Pérez, *Los viajes españoles de Descubrimiento y Rescate* Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981.

253 Montserrat León Guerrero, «La Casa de la Contratación. Precedentes inmediatos», en *Revista de Humanidades: Tecnológico de Monterrey,* n.º 15, 2003, pp. 163-186.

254 Para el papel de Fonseca en esos años, Carmen Mena García, «La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias», en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.): *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2004, pp. 237-278.

255 Juan Pérez de Tudela, *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505)*, CSIC, Madrid, 1956, pp. 198-199.

256 Sobre la institución, su fundación, personal, sus funciones y lo que supuso en el entramado institucional, José de Vietia Lenaje, *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, y la temprana obra de Manuel Piernas Hurtado, *La Casa de la Contratación*, Ed. Victoriano Suárez, Madrid 1907. Sobre las Ordenanzas, el estudio introductorio y su contenido, Francisco Morales Padrón, *Teoría y Leyes de la Conquista*, Universidad de Sevilla, Madrid, 1979. Vid. también Francisco Fernández López, «La Casa de la Contratación de Indias: gestión, expedición y control documental (siglos XVI-XVII)», en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 36, n.º 144, 2015 (versión *on line*), y la colectiva ya citada coordinada por Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar, *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*.

257 Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de Indias*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1935, 2 vols., t. I, p. 8.

258 Vid. Adelaida Sagarra Gamazo, «La formación política de Juan Rodríguez de Fonseca», en *Congreso de Historia del Descubrimiento*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1992, t. I, pp. 611-641.

259 Ernesto Schäfer, «La Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla durante los siglos XVII y XVIII», en *Archivo Hispalense*, t. 5, n.º 13, 1945, pp. 149-162; cita en p. 156.

260 Guillermo Céspedes del Castillo, *Ensayos sobre los reinos castellanos de Indias*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1999, p. 187.

261 Tanto el texto de estas ordenanzas como el de las de 1503 se pueden ver en Mariano Cuesta Domingo, «La Casa de Contratación», en *La Casa de Contratación de Sevilla, aproximación a un centenario (1503-2003). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 39, 2001, pp. 9-42. El autor comenta su contenido mostrando el «perfeccionamiento» de las segundas respecto a las primeras.

262 Vid. Luis Romera Iruela y María del Carmen Galvín Díez, *Catálogo de pasajeros a Indias. Siglos XVI, XVII y XVIII*, 2 vols., Archivo General de Indias, Sevilla, 1940-1942.

263 Cuesta Domingo, «La Casa…», *op. cit.*, p. 21.

264 María Antonia Colomar Albajar, «Documentos para una Historia: la Sección de Contratación del Archivo General de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 223-240; cita en p. 223.

265 Vid. Manuel de la Puente y Olea, *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación*, Escuela Tipográfica y Librería Salesiana, Sevilla, 1900, pp. 266 y ss.

266 Una muestra en José Muñoz Pérez, «Los bienes de difuntos y los canarios fallecidos en Indias: una primera aproximación», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1982, t. II, pp. 77-132.

267 Carmen Mena García, «La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias», en A. Acosta, A. González y E. Vila (coords.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, *op. cit.*, pp. 237-278; cita en pp. 243-244.

268 Para este cargo, José Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1950. Vid. también Luis Navarro García, «Pilotos, maestres y señores de naos en la Carrera de las Indias», en *Archivo Hispalense*, t. 46, n.º 141, 1967, pp. 241-298.

269 Antonio Crespo Sanz, «El padrón real. Una base de datos cartográfica en continua actualización», en *CT Catastro*, diciembre de 2012, pp. 65-89.

270 Vid. Francisco Morales Padrón, *La Ciudad del Quinientos*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1977, pp. 167 y ss.

271 Ramón María Serrera, «La Casa de Contratación de Sevilla (1503-1717)», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Sevilla, 2003, pp. 47-64; cita en p. 59. Una excelente síntesis de la etapa sevillana de la Casa, que nos ha resultado muy útil.

272 Serrera, *op. cit.*, p. 61.

273 Vid. Antonia Heredia Herrera, «La Lonja de Mercaderes: un cofre para un tesoro singular», Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1992, y sobre el archivo que aloja, el catálogo de la exposición, María Antonia Colomar Albajar (coord.), *La Casa Lonja de Sevilla. Una casa de ricos tesoros,* Ministerio de Cultura, Madrid, 2005.

274 Serrera, *op. cit.,* p. 53.

275 Sobre el consulado, Antonia Heredia Herrera, «Apuntes para la Historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias, en Sevilla y Cádiz», en *Anuario de Estudios Americanos,* n.º 27, 1958, pp. 219-279.

276 José Joaquín Real Díaz, «El consulado de cargadores a Indias: su documento fundacional», en *Archivo Hispalense,* t. 48, n.º 147, 1968, pp. 279-291.

277 Eduardo Trueba, *Sevilla, tribunal de océanos (Siglo XVI),* E. Trueba, Sevilla, 1988.

278 Vid. István Szászdi, «La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V», en *AFDUDC*, n.º 12, 2008, pp. 905-914. Para el Tratado de Zaragoza, por ejemplo, Miguel Luque Talaván, «El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico», en *Congreso Internacional de Historia «Primus cicundedisti me»*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, pp. 345-362.

279 Así lo señala Pierre Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1983.

280 Manuel Bustos Rodríguez, «Los cambios en el interior del monopolio comercial con América (1650-1717)», en *Aforismos,* n.º 1, 2020, pp. 149-170; cita en p. 152.

281 Vid. Luis Navarro, «Apogeo y declinación de Sevilla en el siglo XVII», en *Sevilla en el siglo XVII,* Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 1987.

282 Albert Girard, *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'a la fin du XVIII*e *siècle,* E. de Boccard, París, Féret et fils, Burdeos, 1932.

283 Chaunu, *Sevilla y...*, *op. cit.*

284 Antonio Domínguez Ortiz, «La burguesía gaditana y el comercio con Indias desde mediados del siglo XVII hasta el traslado de la Casa de Contratación», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868),* Diputación Provincial, Cádiz, 1976, pp. 3-11.

285 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano,* 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1976; reed. Diputación Provincial, Cádiz, 1988.

286 Pedro Collado, «En torno al monopolio comercial gaditano: mercaderes extranjeros y cambio económico del área sevillana a la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVII», en *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, 1983.

287 Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla, op. cit.*, p. 89.

288 Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980, pp. 63 y ss.

289 Manuel Bustos Rodríguez, «Los cambios en el interior del monopolio comercial...», *op. cit.*, p. 170.

290 *Ibíd.,* p. 159.

291 Para estas cuestiones, Antonio Domínguez Ortiz, «La burguesía gaditana y el comercio de Indias...», *op. cit.*, pp. 4 y ss.

292 Para este personaje y su relación con los almojarifazgos y la ciudad de Cádiz, Ildefonso Pulido Bueno, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740,* I. Pulido, Huelva, 1993, pp. 96-133.

293 Manuel Bustos Rodríguez, «El traslado de la Casa de Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano», en *Studia Histórica. Historia Moderna*, n.º 2, 2017, pp. 115-152.

294 Vid. Catálogo de la exposición *Guardiamarinas, 300 años de la Real Compañía a la Escuela Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

295 José Quintero González, *El Arsenal de La Carraca (1717-1736)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2000.

296 Vid. al respecto Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz, 1717-1730*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996, caps. II y III.

297 Sobre la política de Felipe V, por ejemplo, en José Juan Vidal y Enrique Martínez Ruiz, *Política interior y exterior de los Borbones,* t. XII de la *Historia de España*, Istmo, Madrid, 2001. Para la dinámica política del reinado, José María Jover Zamora, *Política atlántica y política mediterránea en la España de Feijoo,* Oviedo, 1956.

298 Luis Navarro García, «La Casa de la Contratación en Cádiz», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868),* Diputación Provincial, Cádiz, 1976, pp. 41-82; cita en p. 42.

299 Colomar Albajar, «Documentos para una Historia...», *op. cit.*, pp. 223-240.

300 Consuelo Maqueda Abreu, *Alberoni. Entorno jurídico de un poder singular,* UNED, Madrid, 2009.

301 Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General..., op. cit.*, pp. 93-127, y V. Fernández Cano, «Disputa por la sede de la Casa de Contratación en 1725», en *Anuario de Estudios Americanos,* t. XXVI, 1969, pp. 357-383.

302 Gildas Bernard, «La Casa de Contratación de Sevilla, luego en Cádiz, en el siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos,* t. XII, 1955, pp. 253-254.

303 Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982, pp. 330-378.

304 Antonio García-Baquero González, «La etapa de residencia en Cádiz hasta su extinción (1717-1793)», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003,* Sociedad Estatal Quinto Centenario Sevilla, 2003, pp. 65-80; para las atribuciones que disfrutaba Gaspar Narbona, en las que no nos vamos a detener, pp. 73-75.

305 *Ibíd.,* p. 76.

306 El proceso final en José Muñoz Pérez, «La supresión de la Casa de Contratación de Cádiz (1790-1793)», en *Cádiz en su Historia. IV Jornadas de Historia de Cádiz,* Cádiz, 1985, pp. 91-123.

307 Jack E. Patterson, «El obispo Rodríguez de Fonseca y la "empresa" de América», en *Mar Océana,* n.º 13, 2003, pp. 109-120; cita en p. 113.

308 Manuel Giménez Fernández, «Política indiana del canciller Jean Le Sauvage (8-XI-1516/7-VI-1518)», en *Anuario de Estudios Americanos,* t. XII, 1955, pp. 131-218.

309 Para la creación del Consejo, Demetrio Ramos, «El problema de la fundación del Real Consejo de las Indias y la fecha de su creación», en *El Consejo de Indias en el siglo XVII,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 1970, presentación de Luis Suárez Fernández, pp. 11-48.

310 Vid. José Cerverav Peris, «El soporte jurídico de la Casa de Contratación (El Consejo de Indias)», en *XXIV Jornadas de Historia Naval. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval,* n.º 39, 2001, pp. 79-88.

311 Para el conocimiento del Consejo sigue siendo útil la obra de Schäfer, ya citada, *El Consejo Real y Supremo de las Indias,* cuyo contenido tenemos muy en cuenta en que este epígrafe.

312 Son numerosos los casos de esta naturaleza que ofrece Schäfer, *op. cit.,* pp. 175 y ss., 217, 219, 283-284, entre otras.

313 Juan Francisco Baltar Rodríguez, *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica. Siglos XVI-XVII,* Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 1998.

314 Vid. José Joaquín Real Díaz, «El Consejo de Cámara de Indias. Génesis de su fundación», en *Anuario de Estudios Americanos,* t. XIX, 1962.

315 Vid. M.ª Pilar Pérez Canto y C. Vázquez Rodríguez de Alba, «El Consejo de Indias ante los Decretos de Nueva Planta, 1714», en *Encuentro Debate: América Latina Ayer y Hoy,* Barcelona, marzo de 1987, pp. 227-245.

316 Para la situación del Consejo en el siglo XVIII y hasta su desaparición, Gildas Bernard, *Le Secrétariat d'Etat et le Conseil Espagnol des Indes (1700-1808),* Droz, Ginebra, 1972, y Alonso Federico González González, «El Consejo de Indias en la crisis de los consejos y en el nacimiento de la estructura administrativa contemporánea», pp. 165-177; consultado en red.

317 *Ibíd.,* p. 168.

318 Vid. Juan Manzano Manzano, *Historia de las recopilaciones de Indias,* 2 vols., Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1950 (segunda edición, 1956).

319 Hay una edición facsímil coeditada por el Centro de Estudios Políticos y Constitucionales y el Boletín Oficial del Estado: *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias,* 3 vols., Madrid, 1998.

320 Vid. Enriqueta Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII. Una aproximación», en Enriqueta Vila Villar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial. Nuevas perspectivas,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1999, pp. 3-34.

321 Enriqueta Vila Vilar, «El poder del dinero: la Casa y los Consulados de Sevilla y Cádiz», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación,* Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 147-160; cita en pp. 147-148.

322 *Ibíd.*, pp. 149-150.

323 José Joaquín Real Díaz, «El Consulado de cargadores: su documento fundacional», en *Archivo Hispalense,* t. 48, n.º 147,1968, pp. 279-291, y la valiosa monografía de Enriqueta Vila Vilar *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder,* Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 2016.

324 Vid. Antonia Heredia Herrera, «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla», en *Archivo hispalense*, t. 56, n.os 171-173, 1973, pp. 149-183.

325 El aumento de su importancia le granjeó oposiciones en la ciudad con las autoridades de las distintas jurisdicciones. Una muestra en Pedro Collado Villalta, «El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608», *Actas II Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984, pp. 275-305 (consultable en red).

326 Vila Vilar, «El poder del dinero…», *op. cit.*, pp. 155-156

327 Para el origen y desarrollo de la avería, Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1945. También Carlos Álvarez Nogal, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América,* Gobierno de Aragón, Zaragoza, 1998, vol. 3, pp. 1.365-1374.

328 Vila Vilar, «El poder del dinero…», *op. cit.*, P. 153.

329 Antonio García-Baquero, «El comercio (andaluz) con Indias y su contribución a las "urgencias" de la Monarquía (siglos XVI y XVII): un intento de sistematización», en *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Cajasur, Córdoba, 2002, pp. 253 y ss.

330 Vid. Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830),* Universidad de Cádiz-Sílex, Madrid, 2005.

331 Vid. Julián Ruiz Rivera, *El Consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1733- 1823*, Diputación Provincial, Cádiz, 1988.

332 Vila Vilar, «El poder del dinero…», *op. cit.*, p. 157.

333 Allan J. Kuethe, «El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz», en Enriqueta Vila Vilar y A. J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial. Nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1999, pp. 35-66.

334 Vid. José Antonio Pejovés Macedo, *El Tribunal del Consulado de Lima: antecedentes del arbitraje comercial y marítimo en el Perú*, Universidad de Lima, Lima, 2018.

335 Vid. Matilde Souto Mantecón, «Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España», en *Revista Complutense de Historia de América,* vol. 32, 2006, pp. 19-39. Para una panorámica general sobre los consulados, Marta Milagros del Vas Mingo, «Los Consulados en el tráfico indiano», en José Andrés-Gallego (dir.), *Tres grandes cuestiones en la Historia de Iberoamérica,* Mapfre, Madrid, 2005, consultado en red.

336 Para el colectivo de señores de naos y maestres, Antonio Miguel Bernal Rodríguez, «Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias», en B. Torres Ramírez (coord.), *Huelva y América. Actas de las XI Jornadas de Andalucía y América,* Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, t. I., pp. 105-124 y María del Carmen Borrego Pla, «Maestres y pilotos en la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700», en *Andalucía y América. Actas del II Congreso de Historia de Andalucía,* Junta de Andalucía, Córdoba, 1994, pp. 129-142.

337 Luis Navarro García, «La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (Siglos XVI y XVII)», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 743-760.

338 La institución cuenta con una excelente monografía, que nos ha resultado muy útil: Marta García Garralón, *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*, Diputación de Sevilla, Sevilla, 2007.

339 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, «La creación de la Universidad de Mareantes», en *XXIV Jornadas de Historia Naval. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval,* n.º 39, 2001, pp. 43-62; cita en p. 43.

340 M.ª del Carmen Borrego Pla, «Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII», en *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985, pp. 237-252; cita en p. 238.

341 Estos y otros pormenores de la vida de la Universidad de Mareantes, en *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla,* Diputación Provincial, Sevilla, 1972, estudio preliminar de Luis Navarro García.

342 Vid. Florentino Pérez-Embid, *Estudios de historia marítima*, Real Academia Sevillana de Buenas Letras, Sevilla, 1979, pp. 97-101.

343 José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación..., op. cit.*, lib. II, cap. XI, pp. 145 y ss. Para la formación de los pilotos y la labor de la Casa de la Contratación en este particular, Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, «El arte de navegar: Ciencia *versus* experiencia en la navegación transatlántica», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación*, Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 103-118.

344 Vid. para los instrumentos de navegación, Amparo Sebastián Caudet, «Instrumentos para la navegación y entorno científico en la España del siglo XVI», en *Carlos V. La náutica y la navegación*, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 2000, pp. 95-116.

345 Para estas cuestiones, Luis Navarro García, «Pilotos, maestres y señores de naos en la Carrera de Indias», en *Archivo Hispalense*, 45, 141, 1967, pp. 241-295.

346 *Ibíd.* y Luis Navarro García, «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI», *Revista de Historia de América*, n.º 67-68, 1969.

347 Para el personal de la institución, María del Carmen Borrego y Pla, «Los hermanos de la Cofradía de los Mareantes en el siglo XVI», en *Andalucía y América en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, t. I, pp. 361-389, y de la misma autora, «Los hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII», en *Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985, t. I, pp. 237-252.

348 Sobre el «despuntar» gaditano, por ejemplo, María Dolores Rojas Vaca, «La Universidad de Mareantes de la ciudad de Cádiz (1619). Estudio y edición», en *Revista Hispanoamericana*, n.º 8, 2018.

349 Pulido Rubio, *El piloto mayor..., op. cit.*, p. 60.

350 Más detalles sobre el particular en Pérez-Mallaína, «La creación...», *op. cit.*, pp. 49-51

351 Francisco Fernández López, «El proceso de admisión de maestres de navíos en la Casa de Contratación; expedientes y procedimiento», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 75, n.º 1, 2018, pp. 43-66. También Inés María Santos García, «El oficio de maestre en la Carrera de Indias, en *Revista General de Marina*, n.º 263,1, 2012, pp. 23-39.

352 Pérez-Mallaína, «La creación...», *op. cit.*, p. 56.

353 *Ibíd.*, p. 57.

354 Marta García Garralón, «La Universidad de Mareantes y la defensa de los intereses de la gente de mar de la Carrera de Indias», en Manuel Reyes García Hurtado, Domingo L. González Lopo y Enrique Martínez Rodríguez (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, pp. 155-166.

355 Vid. María del Carmen Borrego, «Las Ordenanzas de la reformación de la Universidad de mareantes de 1630», en *Temas Americanistas*, n.º 2, 1983, pp. 13-20.

356 Marta García Garralón y Valle Távora Palazón, «La Universidad de Mareantes de Sevilla: descripción de su fondo documental», en *AHUS. Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Sección Fondo Antiguo*, Sevilla, 2010.

357 *Ibíd.*, p. 62.

358 Las diferentes materias y aspectos del arte de marear son tratados por extenso en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019.

359 Una amplia información sobre los «materiales técnico-científicos» disponibles en la época, es decir, sobre «efemérides astronómicas», «almanaques», «derroteros», tablas de declinación», etc., en Teodoro J. López Moratalla, «Efemérides astronómicas. Los almanaques», y José María Blanco Núñez, «Derroteros», ambos trabajos en Martínez Ruiz, *Desvelando Horizontes III..., op. cit.*, pp. 289-314 y 315-347, respectivamente.

360 En 1989, los Ministerios españoles de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación publicaron una edición facsímil de la aparecida en Sevilla en 1535: Francisco Faleiro, *Tratado de la Esphera y de la Arte de Navegar... de Fco. Falero*, 1535, Edición facsímil, Ministerio de Defensa, Madrid, 1989. También hay disponible una versión en CD-Rom de la misma edición original, realizada por la Fundación Histórica Tavera (1998).

361 Víctor Navarro Brotons, «Astronomía y cosmografía entre 1561 y 1625. Aspectos de la actividad de los matemáticos y cosmógrafos españoles y portugueses», en *Cronos. Cuadernos valencianos de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, 3 (2), 2000, pp. 349-380; cita en p. 350.

362 Una aproximación a la biografía de Falero, en J. M.ª López Piñero *et álii*, *Diccionario histórico de la ciencia moderna en España*, Ediciones 62, Barcelona, 1983, voz: «Faleiro, Francisco».

363 *Arte del marear y de los inventores de ella: con muchos avisos para los que navegan en ellas. Compuesto por el Ilustre, y Reverendísimo Señor D. Antonio de Guevara, Obispo de Mondoñedo, Predicador, y Cronista, y del Consejo de su Majestad. Dirigido al Ilustre Señor D. Francisco de los Cobos Comendador mayor de León del Consejo de Estado de su Majestad.* En Madrid. Por la viuda de Melchor Alegre. Año MDCLXXIII.

364 Para una aproximación a su biografía, Manuel de Castro, OFM *et álii*, *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*, CSIC, Madrid 1972, vol. II, voz: «Antonio de Guevara», pp. 1066-1067; también Pedro Correa Rodríguez, *Gran Enciclopedia Rialp*, Madrid 1972, tomo XI, voz: «Fray Antonio de Guevara», pp. 454-455.

365 Dimensiones y aspectos de este ambiente en Magdalena de Pazzis Pi Corrales (dir.), *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, n.º 5, 2006, pp. 135-166.

366 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, «Sevilla centro de la Carrera de Indias y de la náutica española en el siglo XVI», en Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (coords.), *II Jornadas de Andalucía y América,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1984, pp. 307-331; cita en pp. 307-308. Véanse también sus trabajos «Los libros de náutica españoles y la enseñanza del arte de navegar entre los hombres de mar del siglo XVI», en David González Cruz (coord.), *Versiones, propaganda y repercusiones del Descubrimiento de América. Colón, los Pinzones y los Niño*, Sílex, Madrid, 2016, pp. 347-388; «Viejos y nuevos libros para pilotos: evolución de los tratados de náutica españoles del siglo XVI al XVIII», en *Antonio de Ulloa: la biblioteca de un ilustrado,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2015, pp. 33-49; «Los libros de náutica del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los Océanos», en José Luis Peset Reig (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, CSIC, Madrid, 1986, t. III, pp. 457-484.

367 No vamos a entrar en el desarrollo de la cartografía por no hacer al caso. El lector interesado puede encontrar una amplísima información sobre el tema en Jesús Varela Marcos, «La producción cartográfica española, portuguesa y europea», M.ª Montserrat León Guerrero, «La circunnavegación y sus consecuencias cartográficas», y Martiano Cuesta Domingo, «De mapas y tratados. Geografía y cosmografía desde la Antigüedad hasta la primera circunnavegación». Los tres trabajos están en Martínez Ruiz, *Desvelando Horizontes III…*, *op. cit.*, pp. 61-144, 145-203 y 209-288, respectivamente.

368 Tampoco nos vamos a detener en la denominada escuela andaluza de cartografía, a la que se refirió Julio Guillén Tato, *Cartografía marítima española*, Madrid, 1943.

369 Más información sobre ambos personajes y la cartografía de la primera circunnavegación en José María Moreno Martín, «Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano: bocetos de un nuevo mundo», en el catálogo de la exposición *Fuimos los primeros…*, *op. cit.*, pp. 45-65.

370 *Ingeniería, Cartografía y Navegación en la España del Siglo de Oro, Revista del Ministerio de Fomento,* n.º 542, 2012, p. 153.

371 Para esta función y los demás aspectos relacionados con la Casa de la Contratación es muy útil la obra de un funcionario de la misma, escrita en el siglo XVII, de la que hay edición facsímil: José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, *op. cit.*, Madrid, 1981. Vid. también L. Martín Merás, «Las enseñanzas náuticas en la Casa de Contratación», *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, pp. 667-693.

372 Una amplia información de los diversos instrumentos, en Francisco José González González, «Instrumentos para la navegación en la Edad Moderna», en Martínez Ruiz (dir.), *Desvelando Horizontes III…*, *op. cit.*, pp. 397-454.

373 Lo que quedo gráficamente reflejado en el libro de Julio Guillén Tato *Europa aprendió a navegar en libros españoles*, Museo Naval, Madrid, 1943. El título de la obra es una manifiesta referencia al eco despertado por la tratadística náutica española, como demuestran las numerosas traducciones que se hicieron de obras como las de Pedro de Medina y Martín Cortés. Vid. de este mismo autor su trabajo en el que aborda esta cuestión: «Los libros de náutica en los años del Emperador», en *Revista General de Marina,* Madrid, octubre, 1958, pp. 481-509.

374 Rubén Álvarez, José María Olivero y Enrique Abornoz, *Cartografía y navegación. Del portulano a la carta esférica,* Armada Nacional, Montevideo, 2007, p. 130.

375 Diego García de Palacio, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos y su traça,* reedición por el Museo Naval de Madrid, 1993, con transcripción y estudio de Mariano Cuesta.

376 Pérez-Mallaína Bueno, «Sevilla centro de la Carrera…», *op. cit.*, p. 321.

377 Mariano Cuesta Domingo, «La influencia de la náutica española en Europa», en *Carlos V. La náutica y la navegación,* Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000, pp. 53-74; cita en p. 56.

378 Salvador García Franco, *Instrumentos náuticos en el Museo Naval*, CSIC, Madrid, 1959, p. 47.

379 José María Blanco Núñez, «La navegación marítima», en Martínez Ruiz, *Desvelando Horizontes III…, op. cit.*, pp. 507-532.

380 S. García Franco, *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los cuatro términos de la navegación*, 2 vols., Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1947.

381 Francisco Morales Padrón, *Historia General de América,* t. V del *Manual de Historia Universal,* Espasa Calpe, Madrid, 1962, p. 507.

382 Sobre estas cuestiones y las que siguen: María Antonia Colomar Albajar, «Documentos para una Historia: la Sección de Contratación del Archivo General de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, SECC-Fundación Caja Madrid, Madrid, 2003, pp. 223-240, especialmente, pp. 230-235, y P. E. Bueno Pérez-Mallaína y M. Babio Walls, «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la Carrera de Indias», en *Documentación y archivos de la colonización española,* Ministerio de Cultura, Madrid, 1980, t. II, pp. 73-90.

383 Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, «Función militar en las flotas de Indias», en *Historia Militar de España,* dirigida por Hugo O'Donnell, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina,* coordinado por H. O'Donnell, CESEDEN-Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 81-119; cita en p. 100.

384 Antonio García-Baquero González, «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida», en *Hispania,* vol. LVI/I, n.º 192, 1996, pp. 203-262. Este artículo con otros del mismo autor está incluido en el libro *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*, Universidad de Granada, Granada, 2003. Tanto este trabajo como otros que utilizamos de este autor incorporados en este libro citaremos por aquí; el párrafo citado está en p. 26.

385 Más detalles en Francisco Morales Padrón, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII,* Cabildo Insular de Gran Canaria, Sevilla, 1955, y «La extensión canaria», en *España y América…, op. cit.*, pp. 81-88.

386 Francisco Morales Padrón, «La extensión canaria», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación,* Fundación Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 81-88; cita en p. 83.

387 Más información en Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708),* Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1993.

388 O'Donnell, «Función militar…», *op. cit.*, p. 101.

389 Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares occidentales (1571),* Madrid, 1985, p. 44.

390 O'Donnell, «Función militar…», *op. cit.*, pp. 103-104.

391 Vid. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y Red Vial en las Indias españolas*, Ministerio del Interior, Barcelona, 1992.

392 Vid., por ejemplo, Carla, R. Philips, *Seis galeones para el rey de España*, Alianza, Madrid, 1991, pp. 159 y ss.

393 Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, «Función militar en las flotas de Indias», en *Historia Militar de España,* dirigida por Hugo O'Donnell, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina,* coordinado por Hugo O'Donnell, Ceseden-Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 81-119; cita en p. 117.

394 Pierre Chaunu, *Conquista y explotación de los nuevos mundos, op. cit.*, p. 135.

395 Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de la Contratación,* SECC-Fundación Caja Madrid, Madrid, 2003, pp. 131-146; dato en p. 132.

396 Sobre los vientos y peligros climatológicos, Antonio Gil Olcina, «Canarias en la Carrera de Indias: los vientos de la travesía», en *Anuario de Estudios Atlánticos,* n.º 65, 2018, pp. 1-8.

397 En la Edad Moderna, el término vecino hacía referencia a un colectivo compuesto por el cabeza de familia y las personas de él dependientes, de manera que para convertir vecinos en habitantes hay que multiplicar el número de aquellos por un coeficiente, sobre cuya estimación no hay unanimidad, pues ha oscilado desde el 3,5 hasta el 6, si bien el más generalizado y aceptado está entre el 4 y el 4,5, que nosotros podemos utilizar en estas páginas, pues no nos mueve un prurito de precisión, sino ofrecer una aproximación a los habitantes de las poblaciones sobre las que tratamos en este capítulo.

398 Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, FCE, México, 1979, p. 246.

399 Gonzalo Fernández de Oviedo, *Sumario de la Natural Historia de las Indias*, Toledo, 1526; reedición FCE, México, 1950, p. 81.

400 Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, El Tiempo, Bogotá, 1981, p. 71.

401 Para la batalla y su entorno, el catálogo de la exposición «Rande 1702. Arde o mar», Museo do Mar de Galicia, Vigo, 2002, especialmente José Luis Casado Soto, «1702, fuerzas navales en conflicto», pp. 73-85.

402 Vera Moya Sordo, «El sistema naval español durante el virreinato: Flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII», en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, México, 2012, pp. 69-134; cita en pp. 94-95.

403 Vid. Agustín Rodríguez González, *Urdaneta y el tornaviaje. El descubrimiento de la ruta marítima que cambió el mundo*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2021. Vid. también José Antonio Cervera, «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», en *Llull, op. cit.*, vol. 24, 2001, pp. 59-87.

404 Se ha considerado que la «apertura» de la ruta se produce en 1566 por el galeón *San Jerónimo*, enviado por la Audiencia de México para socorrer a los hombres de Legazpi. Vid. Salvador Bernabéu Albert, «Descubrimientos y desventuras del primer galeón del Pacífico: el *San Jerónimo* (1566)», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 95-121. La ruta fue «abierta» por el galeón *San Diego* en 1668, cuando se dirigía a Cavite e hizo escala en Guam; se podría considerar el inicio de la evangelización del archipiélago, que cambiaría su nombre por el de Marianas.

405 Vid. Carlos Martínez Shaw, «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», en *Studis*, n.º 45, 2019, pp. 9-34.

406 Vid. Carmen Yuste López, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1984.

407 Vid. Ostwald Sales Colin, *El movimiento portuario de Acapulco*, Plaza y Valdés, México, 2000, pp. 58 y ss.

408 Yuste López, *El comercio de la Nueva…*, *op. cit.*, p. 20.

409 Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada española; desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Armada Española, Madrid, 1972, t. III, pp. 135 y ss.

410 El Galeón, con sus escalas en el interior del archipiélago, seguía las rutas internas y actuaba también como «comunicador», y además sirvió para abrir otras nuevas entre las Filipinas y otras islas. Unas muestras: José Miguel Herrera Reviriego, «La "balandra de Marianas": planificación y resistencias ante la exploración de una ruta entre Manila y Guam», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilo José Luque Azcona José (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 75-94, y en la misma publicación, Chen Chen Fang, «Colonias españolas en Asia en el siglo XVII: Relaciones entre Manila y San Salvador (Norte de Taiwán)», pp. 53-74. En 1626, los españoles llegaron a Taiwán y fundaron en el norte San Salvador, pero fueron expulsados por los holandeses en 1642; en esos dieciséis años una ruta unía esa colonia con Manila.

411 Más detalles en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Polifemo, Madrid, 2014, pp. 331-371.

412 Vid. Sebastián Amaya Palacios, «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», en *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3, n.º 2, 2017, pp. 169-188.

413 William Lytle Schurtz, *El Galeón de Manila*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1992, pp. 186 y ss.

414 Francisco Cruz, *La Nao de China*, Editorial Jus, México, 1962, pp. 78 y 121 y ss.

415 Moya Sordo, «El sistema naval español…», *op. cit.*, p. 101.

416 Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898),* t. VI, de la *Historia de España* dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Labor, Barcelona, 1982, pp. 26-27.

417 Vid. Citlalli Domínguez-Domínguez, «Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: La bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz-Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI», en *El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX, Iberoamérica social, revista-red de estudios sociales,* número especial, vol. II, febrero de 2018, pp. 10-26.

418 Serge Gruzinski, *Histoire de Mexico*, Fayard, París, 1996, p. 70.

419 Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en S. Bernabéu Albert y C. Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila,* CSIC, Madrid, 2013, pp. 307-340.

420 Mariano Bonialian, «Geopolítica y comercio colonial: El frustrado eje por el cabo de Hornos entre España y China», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 53, 2016, pp. 4-35; cita en p. 35 (consultado en red).

421 La compañía, en la que nosotros no nos detendremos, cuenta con una «clásica» monografía: María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, *La Real Compañía de Filipinas,* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1965.

422 María Baudot Monroy, «La militarización del "Galeón de Manila" en el siglo XVIII», Leoncio en Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, pp. 178-187.

423 Vid. Susana Jurado Cerón, «La Armada en la ruta de Filipinas (1765-1768)», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 181-206.

424 Miguel Ángel Ladero Quesada, *Historia de Sevilla. La ciudad medieval*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1980, p. 73.

425 Agustín Guimerá Ravina, «La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino», en *I Jornadas de Historia Marítima*, 1989, pp. 135-150; cita en p. 137.

426 Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias, op. cit.*, pp. 19-20 y 20-21.

427 Para este periodo de la ciudad, Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso…, op. cit.*

428 Para este colectivo, Julián Ruiz Rivera y Manuela Cristina García Bernal, *Cargadores a Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.

429 Pierre Chaunu, *Sevilla y América, op. cit.*, pp. 24 y ss.

430 Ley 21, título XXX, lib. IX, de la *Recopilación de Indias.*

431 Vid. Marcelino Defourneaux, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro,* Argos Vergara, Barcelona, 1983, pp. 86 y ss.

432 Pedro Mártir de Anglería, *Epistolario*, Codoin, Madrid, 1953-57, Carta Cuarta.

433 Andrea Navagiero, *Viaje por España,* en *Viajes de extranjeros por España y Portugal,* 3 vols., Aguilar, Madrid, 1962, edición de José García Mercadal, t. I, pp. 850-851.

434 Un relato de lo ocurrido en la ciudad bajo ese azote, en *Copiosa relación de los sucedido en el tiempo que duró la epidemia en la Grande y Augustísima ciudad de Sevilla, año de 1649*; su autor fue un religioso y la editó Pedro López de San Román, jurado de Sevilla y familiar de la Inquisición.

435 La cifra fue adelantada por Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso…, op. cit.*, p. 132. Vid. también su *Historia de Sevilla; la Sevilla del siglo XVII* (tercera edición), Sevilla, 2006, p. 74. Otras investigaciones sitúan la pérdida demográfica de la ciudad en esos parámetros.

436 Por ejemplo, Chaunu, *Ibíd.*, pp. 108 y ss.

437 *Ibíd.*, pp. 114 y ss.

438 Vid. Antonio García de León, *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a sotavento, 1519-1810,* FCE, México, 2011.

439 José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, CSIC, Madrid, 1984, p. 6.

440 Leonardo Pasquet, *San Juan de Ulúa. Fortaleza. Presidio. Residencia Presidencial,* Veracruz, 1980, p. 28.

441 Más información y lista de los naufragios del siglo, en Jesús Alfaro Cruz, «El puerto de San Juan de Ulúa en el siglo XVI: variaciones climatológicas y antrópicas en la manifestación de accidentes navales», en *Antropología*, n.º 100, 2015, pp. 35-50.

442 Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones…*, *op. cit.*, pp. 15 y ss.

443 El aspecto que presentaba entonces la fortificación, en Francisco Montes González, «"Para que la vean y reconozcan". Lectura sobre una estampa virreinal del castillo de San Juan de Ulúa (1691)», en *Anales del Museo de América*, t. XXV, 2017 pp. 178-194.

444 Vid. José Enrique Ortiz Lanz, *Arquitectura Militar de México*, Turner-Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1993, pp. 175 y ss.

445 Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones…*, *op. cit.*, pp. 167 y ss.

446 Juan Ángel López Díaz, *Panamá, corazón del Imperio español*, Almuzara, Madrid, 2019, pp. 72-73.

447 Carmen Mena García, «Traslado y reconstrucción de la nueva ciudad de Panamá (1673)», en *Orbis Incognitus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*, XII Congreso Internacional de la AEA, Universidad de Huelva, Huelva, 2009, pp. 385-396; cita en p. 388.

448 Vid. Carmen Mena García, *La ciudad en un cruce de caminos*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1992, p. 48.

449 López Díaz, *Panamá…*, *op. cit.*, p. 85. En el capítulo 8 ofrece un análisis de la población panameña en los siglos XVI y XVII, al que remitimos, pues no nos detendremos en la evolución demográfica de la ciudad.

450 Héctor Pérez Brignoli, *Breve historia de Centroamérica*, Alianza, Madrid, 1989, pp. 40 y 52.

451 Jesús Sanjurjo Ramos, «Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVII», en *Anales del Museo de América*, n.º XX, 2012, pp. 260-271; p. 262.

452 *Ibíd.*, p. 163.

453 Patricia Pizzurno, «Panamá en la encrucijada del mundo (Siglos XVI-XXI)», en *Tareas*, n.º 116, enero-abril de 2004, pp. 93-116; cita en pp. 94-95 (consultable en red).

454 López Díaz, *Panamá…*, *op. cit.*, p. 122.

455 Juan B. Sosa, *Panamá la Vieja*, Ed. Oficial, Panamá, 1995, pp. 27 y ss.

456 Vid. Alfredo Castillero Calvo, *La ciudad imaginada. Historia social y urbana del Casco Viejo de Panamá*. Ministerio de la Presidencia, Panamá, 1999; reedición, Panamá, 2014.

457 Para las dos Panamás, Baltasar Isaza Calderón, *Panamá la Vieja y Panamá la Nueva*, La Estrella de Panamá, Panamá, 1969.

458 Sobre la fundación y descripción de la nueva ciudad, Mena García, «Traslado y reconstrucción…», *op. cit.*, pp. 391 y ss.

459 Sanjurjo Ramos, «Caminos transísmicos…», *op. cit.*, p. 263.

460 Alfredo J. Morales, «El istmo de Panamá. La defensa de una ruta comercial global», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 18-19.

461 Más información en Ramón Gutiérrez (coord.), *Panamá Viejo y Portobelo*, Fundación Carolina, Madrid, 2004.

462 Carmen Mena García, «Portobelo y sus interminables proyectos de traslado», en *Tiempos de América*, n.os 5-6, 2000, pp. 77-96.

463 Vid. Ramón Gutiérrez, *Fortificaciones en Iberoamérica*, Ediciones El Viso, Madrid, 2005, p. 198. Para el conjunto de las fortificaciones de Portobelo, Alfredo Castillero Calvo, *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres*, Editora Novo Art, Panamá, 2016.

464 *Ibíd.*, pp. 277 y ss.

465 Vid. Manuel Moreyra Paz-Soldán, *La toma de Portobelo por Vernon y sus consecuencias*, Lima, 1948. También Edwin C. Webster, *The defense of Portobelo*, Florida State University, Florida, 1970.

466 Castillero Calvo, *Portobelo y el San Lorenzo…*, *op. cit.*, p. 26.

467 Para los ingenieros, la obra colectiva H. Capel *et álii*, *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1983.

468 Para este epígrafe, una panorámica general en Rafal Reichert, «El golfo de Honduras: estrategias geopolíticas y militares de una frontera imperial, siglos XVI-XVIII», en *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos,* n.º 65, enero-junio de 2017, pp. 10-40 (consultable en red). También Miguel Ángel Castillo Oreja, «Puertos y defensas del Mar del Norte en la Capitanía General de Guatemala», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII,* Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 36-56.

469 Vid. Rafal B. Reichert, «El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la Casa de los Austrias, siglos XVI y XVII», en *Caribbean Studies*, vol. 44, n.os 1-2, 2016, pp. 111-139.

470 Vid. A. J. Kuethe y K. J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014. El Darién ofrecía un especial atractivo para piratas y corsarios, y posteriormente, para las potencias enemigas, cuyo interés perdura en el siglo XVIII obligando a las autoridades españolas a tomar algunas medidas preventivas. Vid. Manuel Gámez Casado, «Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768», en *Anuario de Estudios Americanos*, 75, 1, enero-junio de 2018, pp. 211-236.

471 Vid. Rafal B. Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Universidad Nacional Autónoma de México, Mérida, 2013.

472 Vid. Elizet Payne Iglesias, *El puerto de Truxillo. Un viaje a su melancólico abandono*, Editorial Guaymuras, Tegucigalpa, 2007.

473 Juan Manuel Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII,* Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, Madrid, 1990, p. 233, y «Las *llaves* fortificadas de la América Hispana», *Militaria. Revista de cultura militar*, n.º 1, 1989, pp. 131-137.

474 Héctor Pérez Martínez, *Piraterías en Campeche*, Porrúa, México, 1937, pp. 7 y ss. (nueva edición, Ayuntamiento de Campeche, 2004).

475 Para Campeche y sus defensas y ataques piráticos, Iván Urdapilleta Caamal, «Más allá de las murallas: el sistema defensivo de Campeche durante el régimen de los Austrias», en *Indiana,* n.º 31, 2014, pp. 219-244 (consultable en red).

476 José Antonio Calderón Quijano, *Las murallas de Campeche*, Comercial Nadrosa, México, 1974, pp. 9 y ss.

477 Calderón Quijano, *Las fortificaciones…*, *op. cit.*, p. 290.

478 José Antonio Calderón Quijano, «El fuerte de San Fernando de Omoa: Su historia e importancia que tuvo en la defensa del golfo de Honduras», en *Revista de Indias*, vol. III, n.º 9, 1942, pp. 515-548 y 1943, vol. IV, n.º 11, pp. 127-163, y Víctor Cruz Reyes, *Fuerte de San Fernando de Omoa: época colonial*, Instituto Hondureño de Antropología e Historia, Tegucigalpa, 1985.

479 Ramón Gutiérrez, *Fortificaciones en Iberoamérica*, Fundación Iberdrola y Ediciones El Viso, Madrid, 2005, p. 184.

480 José Antonio Calderón Quijano, «El fuerte de San Fernando de Omoa…», *op. cit.*, I, p. 535.

481 Castillo Oreja, «Puertos y defensas…», *op. cit.*, p. 46.

482 Vid. Mariana Rodríguez del Valle, *El castillo de San Felipe del Golfo Dulce. Historia de las fortificaciones de Guatemala en la Edad Moderna*, CSIC, Sevilla, 1962.

483 Vid. Nelly Arcos Martínez, «Territorio y fortificación del Caribe: Agustín Crame, visitador de plazas 1777-1779», en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales,* vol. XXI, n.º 1.152, marzo de 2016, pp. 3 y ss.

484 *Ibíd.*

485 Ya nos ocupamos de la significación de La Habana en Enrique Martínez Ruiz, «La Habana y su astillero», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, pp. 107-120.

486 Para la historia de la isla, vid., por ejemplo, Antonio José Valdés, *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*, Comisión Nacional Cubana de la Unesco, La Habana, 1964, y Allan. J. Kuethe, *Cuba: 1735-1815: Crown, Military and Society*, University of Tennessee, Knoxville, 1986.

487 Lilyam Padrón Reyes, «Santiago de Cuba: del "abandono" al perfeccionamiento en su sistema defensivo, siglos XVII-XVIII», en *El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX, Iberoamérica social, revista-red de estudios sociales,* número especial, vol. II, febrero de 2018, pp. 46-62.

488 D. Goodman, *El poderío naval español: Historia de la Armada Española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001, p. 22.

489 Denominaciones que estaban ya en la obra de José Martín Félix de Arrate *Llave del Nuevo Mundo, antemural de las Indias Occidentales: La Habana descripta*, obra que tuvo terminada en 1761, pero que no fue publicada hasta 1827. Reeditada en La Habana en 1954.

490 Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981, p. 27.

491 C. García del Pino, «El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII», en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial. Siglos XVIII-XIX*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000, pp. 157-182.

492 M.ª del Carmen Rodríguez Martín, «La arquitectura de la Ilustración en la ciudad de La Habana», en *Milicia y Sociedad Ilustrada en España y América (1750-1800)*, t. II, Deimos, Madrid, 2003, pp. 513-526; la cita en p. 514. Vid. también Joaquín E. Weiss, *La Arquitectura Colonial Cubana*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1979 (reimpresión de la de 1972), y M. Pérez Beato, *La Habana Antigua*, Seoane Fernández y Cía. Impresores, La Habana, 1936.

493 Para el proceso de fortificación de La Habana, Antonio Ramos Zúñiga, *La ciudad de los castillos. Fortificaciones y arte defensivo en la Habana de los siglos XVI y XIX*, Asociación Cubana de Amigos de los Castillos, La Habana, 2007.

494 No nos detendremos en el relato de la guerra, que tuvo su acontecimiento más resonante en América en el fracasado ataque inglés a Cartagena de Indias. Una exposición del conflicto muy gráfica, en José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, IZARD, Barcelona, 2001, pp. 139 y ss.

495 Para las presas marítimas realizadas estos años, Enrique Otero Lana, «La relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional. Un documento propagandístico», en *Revista de Historia Naval*, n.º 67, 1999.

496 Tampoco pormenorizaremos en el origen, desarrollo y desenlace de esta guerra. Un buen relato de su gestación y hechos militares, en José María Blanco Núñez, *La Armada Española en la segunda mitad del siglo XVIII*, IZARD, Barcelona, 2004, pp. 37 y ss.

497 Parece que Antonelli, mirando la ciudad desde la loma de La Cabaña, exclamó: «La Habana será de quien domina este punto»; sin embargo, se tardaría mucho tiempo en fortificar el lugar, de lo que se aprovecharon los ingleses.

498 Lourdes Ramos-Kuethe, *Romance anónimo sobre el sitio y la toma de La Habana por los ingleses en 1762*, Universidad Karlova, Praga, 2011.

499 Vid. Guillermo Calleja Leal y Hugo O'Donnell, *1762. La Habana Inglesa*, Cultura Hispánica, Madrid, 1999.

500 Una aproximación al contexto internacional, José Juan Vidal y Enrique Martínez Ruiz, *Política interior y exterior de los Borbones*, t. XII de la *Historia de España*, Istmo, Madrid, 2001, y Enrique Martínez Ruiz, «España y América en las relaciones internacionales del siglo XVIII», en *II Jornadas de la Artillería en Indias*, t. II, Archivo General Militar de Segovia, Segovia, 1987, pp. 67-98. También Jeremy M. Black y Philip Woodfine (eds.), *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, Londres, 1988.

501 Pedro Luengo, «Tres defensas para el corazón del Caribe en el siglo XVIII: Jamaica, Cuba y Saint Domingue», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 73-87; cita en pp. 86-87. Este trabajo contiene una amplia información sobre los ingenieros y las obras en las que participaron. Nosotros hemos citado algunos españoles de los más significativos. El lector puede acudir a él en pos de información más amplia

502 Sobre el ingeniero, Pedro Cruz Freire, *Silvestre Abarca. Un ingeniero militar al servicio de la Monarquía Hispana*, Athenaica, Sevilla, 2017.

503 A. Ramos Zúñiga, «La fortificación española en Cuba», en *Revista Atrio*, 1993, pp. 49-64.

504 Vid. Consuelo Gómez y Jesús López, «Los proyectos del Ingeniero Bruno Caballero en la plaza de La Habana, entre la tradición y el nuevo sistema de ejercer la profesión», en *ArcHisoR*, n.º 6, 2016; pp. 37-63.

505 Vid. Pedro Cruz Freire, «Luis Huet y el fuerte de San Diego en La Habana: la conclusión del sistema defensivo de la altura de La Cabaña», en Rafael López Guzmán (coord.), *De Sur a Sur: Intercambios artísticos y relaciones culturales*, Universidad de Granada, Granada, 2018.

506 Más detalles sobre la actividad de los gobernadores militares y de las realizaciones arquitectónicas civiles tanto públicas como domésticas, en Rodríguez Marín, *op. cit.*, pp. 519 y ss.

507 Por razones obvias, nos limitaremos a dar unas someras referencias a su trayectoria histórica, que aquí nos interesa más que su producción naval. Para la primera mitad del siglo XVIII, vid. J. M. Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.

508 José Patricio Merino Navarro, «La Armada en el siglo XVIII», en *Las Fuerzas Armadas Españolas: Historia institucional y social*, vol. II, Alhambra, Madrid, 1981, p. 97.

509 Sobre el fracaso del plan de Tinajero, vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982, p. 405. Vid. también G. Douglas Inglis, «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», en *New Aspects of Naval History*, Baltimore, 1985, pp. 47 y ss.

510 Kuethe y Serrano, *op. cit.*, p. 767.

511 José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2018, la monografía más completa.

512 E. Manera y C. Moya, *El buque en la Armada Española*, Sílex, Madrid, 1981, pp. 415-416.

513 J. M. Serrano, «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana, 1717-1740», en *Revista de Historia Naval*, n.º 93, t. XXVI, 2006, pp. 7-31.

514 Sobre este enfrentamiento con Inglaterra, además de las referencias ya citadas, pueden consultarse Antonio Bethencourt Massieu, «La Guerra de la Oreja. El Corso Marítimo», en Vicente Palacio Atard (coord.), *España y el Mar en el Siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 337-345; E. Otero Lana, *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 44, Madrid, 2004.

515 Para la Compañía, María Montserrat Gárate Ojanguren, *Comercio ultramarino e Ilustración: La Real Compañía de La Habana*, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián, 1993.

516 Una visión general del problema caribeño, en Juan Manuel Zapatero, *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*, Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, Madrid, 1990.

517 Manera y Moya, *op. cit.*, pp. 416 y ss.

518 Vid. Allan. J. Kuethe y José Manuel Serrano, «La pérdida de la fidelidad cubana: una perspectiva del siglo XVIII», en Josef Opatrný (ed.), *Nación y cultura nacional en el Caribe hispano*, Ibero-Americana Pragensia, Praga, 2006, pp. 201-213.

519 Vid. Jacques A. Barbier y Herbert S. Klein, «Revolutionary Wars and Public Finances: The Madrid Treasury, 1784-1807», en *Journal of Economy History*, XLI, 1981, pp. 311-342.

520 Para estos sucesos pueden verse, entre otros, Eric Beerman, *España y la independencia de los Estados Unidos*, Mapfre, Madrid, 1992; Joaquín Oltra y M.ª Ángeles Pérez Samper, *El Conde de Aranda y los Estados Unidos*, PPU, Barcelona, 1987; B. P. Thompson, *La ayuda española en la Guerra de la Independencia Norteamericana*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1962, y Juan Alsina Torrente, *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006, pp. 169-170

521 Dorleta Apaolaza-Llorente, «La Habana ilustrada del siglo XVIII: sus transformaciones urbanas a través de la mirada de los bandos de buen gobierno. "Cambiando la imagen de poder"», en *El Caribe en el espacio atlántico, siglos XVI-XIX, Iberoamérica social, revista-red de estudios sociales*, número especial, vol. II, febrero 2018, pp. 63-80.

522 El interesado puede encontrar una selección bibliográfica útil (hasta 1998) sobre diversos aspectos de la historia de la ciudad. A nosotros nos han interesado los apartados segundo y tercero: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.), *Cartagena de Indias y su Historia*, Universidad Jorge Tadeo Lozano- Banco de la República, Bogotá, 1998.

523 La página web https://es.jimdo.com ofrece una amplia información sobre la historia de la ciudad, acompañada de numerosas imágenes y mapas que hacen muy comprensibles las distintas alternativas de la localidad, su desarrollo urbanístico y episodios destacados.

524 María del Carmen Borrego Pla, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, p. 7.

525 Eduardo Lemaitre, *Cartagena Colonial*, Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá, 1973, p. 45.

526 Vid. Lance Grahn, «Comercio y contrabando en Cartagena de Indias en el siglo XVIII», en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*, Banco de la República, Cartagena de Indias, 2005, pp. 19-45.

527 Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, *op. cit.*, p. 26.

528 Vid. Enrique de la Matta Rodríguez, *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*, Sevilla, 1979.

529 Sobre el personaje y su actividad profesional, Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1951, pp. 117 y ss.

530 Sobre el asalto de Vernon, por ejemplo, Juan Manuel Zapatero, «La heroica defensa de Cartagena ante el almirante inglés Vernon», en *Revista de Historia Militar*, n.º 1, 1957, pp. 115-179; Allan Kuethe, «La batalla de Cartagena en 1741», en *Historiografía y bibliografía americanista*, n.º 18, 1974, pp. 18-38, y José Manuel Serrano Álvarez, «El éxito de la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741», en *Vegueta*, n.º 16, 2016, pp. 359-383. También, José Manuel Rodríguez, *El vasco que salvó al Imperio español. El almirante Blas de Lezo*, Áltera, Barcelona, 2008, y Gonzalo Quintero Sarabia, *Don Blas de Lezo: Defensor de Cartagena de Indias*, Planeta, Barcelona, 2002.

531 Sobre el fuerte, Gonzalo Zúñiga, *San Luis de Bocachica. Un gigante olvidado en la historia colonial de Cartagena de Indias*, Punto Centro Forum, Cartagena de Indias, 1997.

532 Vid. Manuel Gámez, «Cartagena de Indias: La bahía más codiciada», en *Mares fortificados. Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2018, pp. 59-71.

533 Juan Manuel Zapatero, «La Escuela de Fortificación Hispanoamericano», en *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*, vol. VI, Seminario de Antropología Americana, Sevilla, 1966, pp. 61-69.

534 Gámez, «Cartagena de Indias…», *op. cit.*, p. 64.

535 Vid. Juan Marchena Fernández, «La primera Academia de Ingenieros de América», en *Ejército. Revista de las armas y servicios*, n.º 447, 1977, pp. 23-28.

536 Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de…*, *op. cit.*, pp. 15-16.

537 Vid. Orlando Fals Borda, *Mompox y Loba*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1979.

538 Vid. Anthony McFarlane, «El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada. Conflictos con la política económica de los Borbones (1783-1789)», en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.os 6 y 7, 1971-1972, especialmente pp. 104-104 y 113 y ss.

539 Sobre el ingeniero, Juan Manuel Zapatero, «El ingeniero militar de Cartagena de Indias don Antonio de Arévalo, 1742-1800», en *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 38, 1981, pp. 441-465.

540 Sobre este ingeniero y los demás que se citan da información de sus actuaciones la obra Horacio Capel *et álii*, *Ingenieros militares en España…*, *op. cit.*

541 Para el comienzo de la recuperación de la ciudad, Pedro Cruz Freire, «El ingeniero militar Ignacio Sala, Gobernador y Comandante General de Cartagena de Indias. Noticias de su pase a Indias y de su labor en las defensas de la ciudad», en *Laboratorio de Arte*, n.º 25, 2013, pp. 469-481 (consultable en red).

542 Gámez, «Cartagena de Indias…», *op. cit.*, p. 69.

543 Una síntesis operativa de las defensas cartageneras, en José María Silos Rodríguez, «La defensa de Cartagena de Indias», en *Revista de Historia Militar*, año XXII, n.º 87, 2004, pp. 45-62.

544 José Manuel Serrano Álvarez, «La gobernación de Cartagena de Indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII», en *Revista de Historia Militar*, año XLIX, 2005, n.º 98, pp. 37-74; cita en p. 39.

545 Una buena síntesis de la historia mexicana del quinientos, en Antonio F. García-Abásolo, «México en el siglo XVI», en Luis Navarro García (coord.), *Historia de las Américas*, vol. II, Alhambra-Universidad de Sevilla, Madrid-Sevilla, 1991, pp. 49-67. Para la economía, Francisco R. Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*, FCE, México, 1995.

546 Vid. François Chevalier, *La formación de los latifundios en México*, FCE, México, 1999 (tercera edición).

547 Vid. la obra de conjunto de Jorge Ignacio Rubio Mañé *Introducción al estudio de los virreyes de Nueva España, 1535-1746*, 4 vols., UNAM, México, 1955-1963.

548 De los estudios de Cortés nos limitaremos a señalar uno de los más recientes: Christian Duverger, *Hernán Cortés. Más allá de la leyenda*, Taurus, Madrid, 2013.

549 Este virrey cuenta con dos estudios «clásicos», aparecidos casi simultáneamente: el de Arthur Scott Aiton *Antonio de Mendoza, First Viceroy of New Spain*, Duke University Press, Durham, 1927, y el de Ciriaco Pérez Bustamante *Los orígenes del gobierno virreinal en las Indias españolas. Don Antonio de Mendoza, primer virrey de Nueva España (1535-1550)*, Universidad de Santiago, Santiago de Compostela, 1928.

550 María Justina Sarabia Viejo, *Don Luis de Velasco virrey de la Nueva España 1550-1564*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1978.

551 Se ha señalado la diferencia existente entre las preocupaciones americanas de Carlos V y las de su hijo Felipe II, mucho más interesado por lo que sucedía en las Indias, un giro que empieza a plasmarse en 1568 y en el que juega un papel importante Martín Enríquez, considerado como uno de los mejores gobernantes de México. No vamos a entrar en ello, pero remitimos a Antonio F. García-Abásolo González, *Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España*, Diputación Provincial, Sevilla, 1983.

552 Miguel León Portilla, *Hernán Cortés y la Mar del Sur*, Edaf, Madrid, 1985.

553 Vid. J. A. Calderón Quijano, *Historia de las Fortificaciones en Nueva España*, CSIC, Madrid, 1984; también *Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los itinerarios culturales, rutas de comercio, control del territorio y peregrinaje*, México, 2004; *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Mapfre, Madrid, 1996, y «Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz en la Edad Moderna», en *Anuario de Estudios Americanos,* XXV, 1968, pp. 515-563. También José Gorbea Trueba, «La arquitectura militar en la Nueva España», *en Estudios de Historia Novohispana,* vol. II, 1968, UNAM, México, pp. 1-29.

554 Vid. José Enrique Ortiz Lanz, «Arquitectura militar en México», en Nuria Sanz (ed.), *Fortificaciones Americanas y la Convención del Patrimonio Mundial, World Heritage Papers,* 19, México, 2004, pp. 145 y ss.

555 Francisco Martín Muñoz Espejo, «Acapulco y el Galeón de Manila: La Fortaleza de San Diego y su puesta en valor con las fortificaciones del Pacífico», en Sanz, *Fortificaciones Americanas…, op. cit.*, pp. 263 y ss. Vid. también José Gorbea Trueba, *Fuerte de San Diego en Acapulco*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1981.

556 Vid. R. O. Barceló Quintal, «Acapulco, frontera comercial del reino español (1565-1815)», en M. Manchado López y M. Luque Talaván (coord.), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares-novohispanas*, Universidad de Córdoba, Córdoba, 2011.

557 Vid. William L. Schutz, *El Galeón de Manila*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1992; Carmen Yuste, «El Galeón de Manila o la nao de China», en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, *La ruta española a China*, Ediciones El Viso, Madrid, 2007, pp. 131-154.

558 José Miguel Herrera Reviriego, «Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados de siglo XVII», en *Forum de Recerca,* n.º 16, 2009, pp. 103-118, y Francisco R. Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*, FCE México, 1995.

559 Todos los elementos relacionados en este comercio, constatados en el siglo XVII, en menor o mayor medida son extrapolables al comercio del siglo XVI. Vid. Ostwald Sales Colín, «Los cargazones del Galeón de la Carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII», en *Revista de historia económica. Journal of Iberian and Latin American economic history,* 2000, pp. 628 y ss.

560 Vid. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La plata española y los tesoros de la nao de China», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *La ruta española a China*, Ediciones El Viso, Madrid, 2007, pp. 155-178.

561 Conocemos la situación en que se encontraba San Blas a finales del siglo XVIII gracias al documento «Descripción del puerto de San Blas de Californias», Archivo del Museo Naval, Ms. 127, fs. 260-262.

562 Begoña Cava Mesa, «Mirando hacia el Pacífico. José de la Cruz y la emergencia del puerto de San Blas», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2016, pp. 235-257.

563 Vid. Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, Secretaría de Marina, México, 1968, vol. 1, pp. 115 y ss.

564 *Descripción del puerto de San Blas…, op. cit.*, f. 260 r y v.

565 Para la conquista, por ejemplo, Patricio Hidalgo Nuchera, *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*, Miraguano, Madrid, 1995.

566 Antonio García-Abásolo, «Formación de las Indias Orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI», en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, pp. 198 y ss.

567 Ubaldo Iocarino, «Acero toledano contra catanas. Los combates de Cagayán», en *Los Tercios (V). Asia. Desperta Ferro*, número especial XV, 2013, pp. 42-45.

568 Ubaldo Iocarino, *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichö (1596-1615)*, Wiesbaden, 2017, y Juan Gil *Hidalgos y samuráis. España y Japón en los siglos XVI y XVII*, Alianza, Madrid, 1990.

569 Javier Galván Guijo, «La fundación de Manila y su trazado urbanístico», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 149-163; cita en p. 153.

570 Esperanza Bunag Gatbonton, *Bastión de San Diego*, Intramuros Administration, Ministry of Human Settlements, Manila, 1985.

571 Mas información en María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, *Arquitectura española en Filipinas, 1565-1800*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1959.

572 Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, «Las ordenes mendicantes en Filipinas: agustinos, franciscanos, dominicos y recoletos», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 251-284.

573 Una síntesis y detalles complementarios de esos tiempos, en Antonio M. Molina: *Historia de Filipinas*, Cultura Hispánica, Madrid, 1984, pp. 57 y ss.

574 Tal es la descripción de la ciudad que hace el jesuita Pedro Murillo Velarde en su *Historia de la Provincia de Filipinas de la Compañía de Jesús*, citada en Galván Guijo, «La fundación de Manila…», *op. cit.*, p. 159.

575 Isacio Rodríguez Osa, «El asentamiento: la fundación de Manila», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. I, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 291-318; cita en p. 314.

576 Galván Guijo, «La fundación de Manila…», *op. cit.*, p. 160.

577 Para la relación de ambas comunidades, Antonio García-Abásolo, «Relaciones entre españoles y chinos en Filipinas. Siglos XVI y XVII», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004, pp. 231-249.

578 Antonio García-Abásolo, «Españoles y chinos en Filipinas. Los fundamentos del comercio del Galeón de Manila», en Félix Iñesta Mena, Felipe Lorenzana Lapuente y Mateo Mateos Ascacíbar (coords.), *España, el Atlántico y el Pacífico, y otros estudios sobre Extremadura*, Sociedad Extremeña de Historia, Llerena, 2014, pp. 9-30.

579 Difícilmente podría ser de otra manera, dada la importancia comercial de China. Vid. Mariano Bonialian, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Instituto Mora, México, 2014.

580 Martínez Shaw, «El Galeón de Manila: 250 años…», *op. cit.*, p. 16

581 Para las repercusiones en Filipinas de la guerra iniciada en 1739, la de la Oreja de Jenkins, Vicente Rodríguez García, *El Gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas*, Universidad de Granada, Granada, 1976, pp. 157 y ss.

582 Carlos Vila Miranda, «Toma de Manila por los ingleses en 1762», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 53, 2007, pp. 167-220.

583 Vid. Antonio F. García González, *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. don Fray Juan de Arechederra y Tomar, Obispo de la Nva. Segovia*, Universidad de Granada, Granada, 1976, pp. 41 y ss.

584 M.ª Lourdes Díaz-Trechuelo López-Spínola, «Filipinas en el siglo de la Ilustración», en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico. Legazpi*, t. II, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004; p. 279.

585 Una secuencia temporal, en P. Ortiz Armengol, *Intramuros de Manila. De 1571 hasta su destrucción en 1945*, Cultura Hispánica, Madrid, 1958.

586 Martínez Shaw, «El Galeón de Manila: 250 años...», *op. cit.*, pp. 10-11.

587 Vid. Florentino Rodao, *Españoles en Siam. Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*, CSIC, Madrid, 1997.

588 No obstante, si el lector está interesado, puede conocer algunas de ellas en el número ya citado de *Desperta Ferro*. También Rafael Valladares, *Castilla y Portugal en Asia*, Leuven University Press, Lovaina, 2001.

589 Además de la voluminosa obra de Chaunu que citamos más adelante, Vid. también Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1976, y Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols., Diputación Provincial, Valladolid, 1980.

590 Para estas cuestiones, hemos recurrido a Francisco Morales Padrón, *Historia general de América*, t. V del *Manual de Historia Universal*, Espasa Calpe, Madrid, 1962, pp. 515 y ss., por parecernos una operativa síntesis con sus correspondientes referencias bibliográficas a los «clásicos» en pp. 536-538, que no es necesario repetir aquí.

591 José Joaquín Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1954, pp. 9-10.

592 *Ibíd.*, pp. 13-15.

593 Manuel Bartolomé Trens y José Luis Melgarejo Vivanco, *Historia de Veracruz*, 7 tt., Veracruz, 1947 (nueva edición, Veracruz, 1992), cita en t. I, pp. 389-390.

594 Real Díaz, *Las ferias...*, *op. cit.*, p. 77.

595 Detalles en Alfredo Castillero Calvo, *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá*, Universidad de Panamá, Panamá, 1999.

596 Celestino Andrés Araúz, «Un sueño de siglos: el canal de Panamá», en *Revista Tareas*, n.º 123, mayo-agosto de 2006.

597 Estrella Figueras Vallés, «El cruce del istmo centroamericano: Un proyecto renacentista», p. 10. Consultado en red.

598 *Ibíd.*

599 Vid. S. Villalobos, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*, EUDEBA, Buenos Aires, 1965.

600 Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, El Tiempo, Bogotá, 1981, p. 16.

601 Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno, *El Panamá hispano* (*1501-1821*), El Diario de Panamá, Panamá, 1997.

602 Enriqueta Vila Vilar, «Las ferias de Portobelo. Apariencia y realidad del comercio con Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXIX, 1982, pp. 275-340.

603 El Galeón ha suscitado un gran interés historiográfico. Unas muestras: M. Alfonso Mola y C. Martínez Shaw (eds.), *El Galeón de Manila*, Madrid, 2000, y Salvador Bernabéu Albert y C. Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y Plata: el universo económico del Galeón de Manila*, CSIC, Sevilla, 2013.

604 Manuel Carrera Stampa, «Las ferias novohispanas», en *Historia Mexicana, El Colegio de México*, vol. 70, n.º 3, 1953, pp. 319-342; citas en p. 332.

605 Angus Maddison, *The Word Economy. A Millennial Perspective*, OCDE, 2001, p. 68.

606 D. O. Flynn y A. Giráldez, «Imperial Monetary Policy in Global Perspective», en Antonio Miguel Bernal (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*, Marcial Pons, Madrid, 2000, pp. 385-404, y Manuel Castillo Martos y Mervyn F. Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos*, Muños Moya y Montraveta Editores, Sevilla, 1995.

607 Álvaro Espina Montero, «Oro, plata y mercurio, nervios de la Monarquía de España», en *Revista de Historia Económica*, año XIX, otoño-invierno de 2001, n.º 3, pp. 507-538; cita en p. 510.

608 Carlos Martínez Shaw, «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», en *Estudis*, n.º 45, 2019, pp. 9-34; cita en p. 20.

609 Guillermo Lohmann Villena, *Las minas de Huancavélica en los siglos XVI y XVII*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1949, pp. 131-133.

610 Espina Montero, «Oro, plata y mercurio…», *op. cit.*, p. 533.

611 Vázquez de Prada, Valentín, *Historia económica y social de España,* vol. III, *Los siglos XVI, XVII y XVIII,* Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid, 1978, p. 708.

612 Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650,* Ariel, Barcelona, 1975.

613 Huguette Chaunu y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1500-1650,* 8 vols., Éditions de l'IHEAL, París, 1957-1964. Vid. el análisis que hace Michel Morineau, «Revoir Séville. Le Guadalquivir, l'Atlantique et l'Amérique au XVIe siècle», en *Anuario de Estudios Americanos,* t. LVII, I, 2000, pp. 277-293.

614 Michel Morineau, «Un aluvión de oro y plata: los caudales de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa da Contratación, 1503-2003,* Sociedad Estatal Quinto Centenario Madrid, 2003, pp. 209-222; citas en p. 212.

615 Recurrimos a las tablas proporcionadas por Pierre Vilar, *Oro y moneda en la Historia, 1.450-1.920,* Ariel, Barcelona, 1969, pp. 111 y ss. y las contenidas en los anexos, pp. 419-423.

616 El premio de la plata y las manipulaciones monetarias en el siglo XVII en torno a la moneda de vellón ha suscitado el interés de los especialistas, pero no nos detendremos nosotros en ello. Remitiremos a algunas publicaciones significativas sobre el particular: Elena María García Guerra, «Las mutaciones monetarias en el siglo XVII. Consideraciones en torno a su estudio», en *Cuadernos de Historia Moderna,* n.º 14, 1993, p. 247 y ss.; «Alteraciones monetarias. Arbitrismo y comercio en el siglo XVII», en Luis Miguel Enciso Recio (dir.), *La burguesía española en la Edad Moderna,* Universidad de Valladolid, Valladolid, 1996, tomo II, p. 633 y ss.; Serrano Mangas, *Vellón y metales preciosos en la corte del rey de España (1618-1668),* Banco de España, Madrid, 1996, y Carlos Vera García y Mercedes García Martínez, «Las modificaciones del vellón y su influencia en el precio de la plata en Castilla (siglos XVI y XVII)», en *Actas IX Congreso Nacional de Numismática,* Ayuntamiento de Elche, Elche, 1994, pp. 369-380.

61729 Vilar, *Oro y moneda…*, *op. cit.*, p. 114.

618 Una visión de conjunto, en Concepción Lopezosa Aparicio, *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias,* Fundación ICO, Madrid, 1999. También Ramiro Montoya, *Crónicas de Oro y Plata Americanos,* Visión Libros, Madrid, 2015.

619 Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, vol. I, p. 510.

620 Vid. Álvaro Espina Montero, «Oro, plata y mercurio, nervios de la Monarquía de España», en *Revista de Historia Económica,* vol. XIX, n.º 3, 2001, pp. 507-538.

621 Vid. Hussein E. Larreal Soto, «El mito de El Dorado: la ciudad perdida y su cacique», 39 pp. (consultado en red), y Andreas Koppen, *El Dorado: ¿Espejismo o realidad?,* Ediciones Planeta, Bogotá, 2004.

622 Vilar, *op. cit.*, p. 126.

623 Para la plata novohispana, Jaime Lacueva Muñoz, *La Plata del Rey y sus vasallos. Minería y metalurgia en México (s. XVI-XVII),* CSIC, Sevilla, 2010.

624 Felipe Ruiz Martín, «Los tesoros de flotas y galeones llegados de las Indias», en *Nueva Revista,* mayo de 1992, pp. 56-59; cita en p. 57.

625 El cuadro que sigue, en José María Oliva Melgar, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza,* Universidad de Huelva, Huelva, 2004, p. 35.

626 E. J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650,* Barcelona, 1975, p. 47, tabla 1.

627 A. Domínguez Ortiz, «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», en *Anuario de Historia Económica y Social,* 1969, vol. 2, pp. 161-186.

628 L. García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700),* Sevilla, 1980, tabla 47, apéndice.

629 M. Morineau, *Incroyables Gazettes et fabuleux métaux,* París-Cambridge, 1984-85, pp. 61,68, 72-75, 78, 105-106, 109-110 y 232-237.

630 F. P. Pérez Sindreu, *La Casa de la Moneda de Sevilla. Su Historia,* Sevilla, 1992, pp. 256-258.

631 Antonio García-Baquero González, «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida», en *Hispania,* vol. LVI/I, n.º 192, 1996, pp. 203-262. Este artículo con otros del mismo autor está incluido en el libro *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y de-*

bates, Universidad de Granada, Granada, 2003. Tanto de este trabajo, como de otros que utilizamos de este autor incorporados en este libro, citaremos el párrafo que se encuentra en la p. 18 y la tabla que sigue, que hemos simplificado, recogiendo solo la cantidad que se desprende de la consulta de los registros de cada navío, en pp. 19-21.

632 *Ibíd.*, p. 21.

633 *Ibíd.*, p. 28.

634 Ruiz Martín, «Los tesoros de flotas y galeones…», *op. cit.*, pp. 57-58.

635 Bartolomé Bennassar, *La España del Siglo de Oro*, Crítica, Barcelona, 1983, pp. 106 y 107-108.

636 Gracias a la obra de Felipe Ruiz Martín *Los destinos de la plata americana (siglos XVI y XVII)*, Lección inaugural del curso 1991-1992 en la Universidad Autónoma de Madrid, pp. 23-25 y 32-44. Vid. también Alfredo Castillero Calvo, *Las rutas de la plata: la primera globalización*, Ediciones San Marcos, Lima, 2004.

637 Desde que Hamilton formulara sus tesis y vinculara directamente la llegada de los metales preciosos con el alza o «revolución de precios», la cuestión ha sufrido varias críticas. Nosotros no nos detendremos en ellas por no tener relación directa con el tema que nos ocupa. Una síntesis, en Enrique Martínez Ruiz (coord.), *Introducción a la Historia Moderna*, Istmo, Madrid, 1994, pp. 174 y ss. (hay reediciones posteriores). Por otra parte, algunas de las cuestiones planteadas relativas al siglo XVII están conectadas con otro de los grandes temas historiográficos, el de la decadencia, en el que tampoco entraremos, pero un planteamiento general puede consultarse en Enrique Martínez Ruiz (coord.), *La España Moderna*, Istmo, Madrid, 1995, pp. 268 y ss. (también con varias reimpresiones posteriores).

638 Morineau, «Un aluvión de oro y plata…», *op. cit.*, pp. 217-222. Los entrecomillados están repartidos en las páginas indicadas, pero no son las únicas consideraciones que se hacen en este trabajo, cuya lectura es muy recomendable.

639 Oliva Melgar, *El monopolio de Indias en el siglo XVII…*, p. 42.

640 *Ibíd.*, p. 52.

641 Carla Rahn Phillips, «Mercado, modas y gustos: los cargamentos de ida y vuelta en el comercio atlántico de España», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 187-202; cita en pp. 201-202.

642 Ambas relaciones, en Manuel Carrera Stampa, «Las ferias novohispanas», en *Historia Mexicana, El Colegio de México*, vol. 70, n.º 3, 1953; pp. 319-342; citas en pp. 322-323.

643 Rahn Phillips, «Mercado, modas y gustos… », *op. cit.*, p. 189.

644 Más detalles sobre la difusión del consumo del chocolate, sus variedades y el arraigo en determinados sectores acomodados de la sociedad virreinal, *Ibíd.*, pp. 190 y ss.

645 Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, *op. cit.*, t. 8, vol. I, p. 77.

646 Vid. Enrique Martínez Ruiz, *Historia militar de la Europa Moderna*, Síntesis, Madrid, 2018.

647 Vid. más detalles en Agustín de Horozco, *Historia de la ciudad de Cádiz*, Ayuntamiento de Cádiz, Cádiz, 1845 (primera edición, 1598), pp. 170-173.

648 María Concepción García Sáiz, «Arte viajero. De objeto de Consumo a pieza de colección», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2003*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 203-208; citas en pp. 205 y 207.

649 Vid. Irving Leonard, *Los libros del conquistador*, FCE, México, 1953.

650 Una muestra ilustrativa de la demanda de arte americana y su distribución en Indias puede verse en Juan Carlos Bermeo Lema, «Cargamento de arte y materiales pictóricos en los Galeones de Tierra Firme de 1586. Envíos desde Sevilla a las ciudades de Bogotá, Tunja, Cuzco y Lima», en *Anales del Museo de América*, n.º XXVII, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid, 2019, pp. 95-130.

651 Vera Muya Sordo, «El sistema naval español durante el virreinato: Flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII», en *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*, México, 2012, pp. 69-134; cita en p. 98.

652 Mariano Juan Ferragut, «Génesis evolución y vicisitudes del Galeón de Manila», en el Catálogo de la exposición «El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes», Ministerio de Defensa, Madrid, 2016, p. 33.

653 Antonio García-Abásolo, «Formación de las Indias Orientales Españolas. Filipinas en el siglo XVI», en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999, p. 193.

654 Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, *op. cit.*, t. IV, pp. 571-572.

655 Vid. Antonio Domínguez Ortiz, «Los caudales de Indias y la política exterior de Felipe IV», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XIII, 1956, pp. 314 y ss., concretamente pp. 342-352.

656 John Lynch, *España bajo los Austrias*, Península, Barcelona, 1972, t. II, p. 234

657 Vid. M.ª Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Cultura Hispánica, Madrid, 1960, pp. 259 y ss.

658 Hamilton, *El tesoro americano...*, *op. cit.*, p. 34

659 Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 1.276 y ss.

660 Agustín Guimerá Ravina, «La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino», en *I Jornadas de Historia Marítima*, 1989, pp. 135-150; cita en p. 141.

661 *Ibíd.*, p. 146.

662 Oliva Melgar, *El Monopolio de Indias...*, *op. cit.*, p. 54.

663 Antonio García-Baquero, en *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*, Diputación Provincial, Sevilla, 1992, da una sugestiva información sobre estos procedimientos, pp. 140 y ss.

664 López Díaz, *Panamá, corazón del Imperio español*, Madrid, 2019, p. 219.

665 Vid. J. H. Elliott, «España y América en los siglos XVI y XVII», en Leslie Bethell (ed.), *Historia de América Latina*, Crítica, Barcelona, 1990, t. II, pp. 38 y ss.

666 José María Oliva Melgar, «Fraude consentido y fraude legalizado: el fracaso de la fiscalidad ordinaria en la Carrera de Indias en el siglo XVII», en Paul Butel y Bernard Lavallé (eds.), *L'Espace Caraïbe. Théâtre et enjeu des luttes impériales, XVIe-XIXe siècles*, Maison des Pays Iberiques, Burdeos, 1996, pp. 151-181.

667 Vid. José María Oliva Melgar, «Pacto fiscal y eclipse de la Casa de Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio de Indias», en Antonio Acosta, Enriqueta Vila y Adolfo González (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España e Indias*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2004, pp. 449-495.

668 José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (reedición, Madrid, 1981), p. 460.

669 Rodrigo de Vivero, *Tratado económico político de lo que concierne a los gobiernos de España*, en CODOIN, Madrid, 1947, t. V, p. 10 y ss.

670 El memorial es de 1668, *Memorial sobre la pérdida de España y su comercio*, vid. Jaime Carrera Pujal, *Historia de la Economía Española*, Bosch, Barcelona, 1944, t. II, pp. 25 y ss.; cita en p. 27.

671 Más detalles en Antonio García-Baquero, «Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional», en María Begoña Villar y Pilar Pezzi (eds.), «Los extranjeros en la España Moderna. Actas del I Coloquio Internacional», Málaga, 2003, pp. 73-100.

672 Vid. Stanley J. Stein y Bárbara J. Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Península, Barcelona, 2002, pp. 113 y ss.

673 Vid. José María Oliva Melgar, «Cosecheros sevillanos y reexportadores gaditanos en la segunda mitad del siglo XVII: una ruptura en el Consulado de Indias», en Carlos Martínez Shaw (ed.), *Historia moderna. Historia en construcción. Economía, Mentalidades y Cultura*, Milenio, Lérida, 1999, vol. I, pp. 191-209.

674 Vid. lo que señala Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte, Sevilla, 1992.

675 Vid. Antonio Domínguez Ortiz, «La concesión de "naturalezas para comerciar en Indias" durante el siglo XVII», en *Revista de Indias*, t. XIX, 1959, pp. 227 y ss., y del mismo autor, «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», en *Hispania*, t, XXIII, 1963, pp. 92 y ss.

676 Una muestra de la relación existente entre una colonia española y otra extranjera, así como de la implicación de un colectivo extranjero en el comercio indiano, en Christian Cwik, «Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío, 1650-1750», en Jorge Enrique Elías Caro y Antonio Vidal Or-

tega (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Historia, cultura, economía y sociedad,* Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010, pp. 281-311.

677 Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, El Tiempo, Bogotá, 1981, p. 14.

678 Texto recogido por Castillo Mathieu, *Ibíd.*, p. 15.

679 Carrera Pujal, *Historia de la Economía Española, op. cit.*, t. I, p. 256.

680 Vid. Gregorio Robles y Víctor Tau, *América a fines del siglo XVII: noticias de los lugares de contrabando*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1980.

681 Oliva Melgar, *El Monopolio de Indias…, op. cit.*, pp. 59-60, y Enriqueta Vila, «Algo más sobre el fraude en la Carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», en *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, pp. 27-43.

682 L. García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980, pp. 77-84.

683 Más detalles, en Carrera Pujal, *Historia de la Economía…, op. cit.*, pp. 395 y ss.

684 Vid. Héctor Feliciano Ramos, «El auge del contrabando: su tipología y sus ámbitos», en *América en el siglo XVIII*, Rialp, Madrid, 1989, pp. 357-372. Para el último tercio del siglo, la dinámica de redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas caribeñas de Nueva España, en Álvaro Alcántara, «Un imperio también de agua. Puertos interiores, redes mercantiles y comercio de contrabando en las costas novohispanas, 1776-1795», en *Illes i Imperis*, n.º 18, 2016, pp. 77-106 (consultable en red).

685 Vid. Rafal Reichert, «Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del golfo de Honduras, 1713-1763», en *Península*, vol. VII, n.º 1, 2012, pp. 13-38; cita en pp. 18-19.

686 Vid. Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del Rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (12480-1700)*, Actas, Madrid, 2008; especialmente cap. III de la segunda parte.

687 La zona del Yucatán es de la que mejor informados estamos en relación con estas atalayas y vigías gracias a Jorge Victoria Ojeda, *Torres de vigía en Yucatán. Una manifestación histórica de la proyección hispana a Ultramar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2007, y *Corrupción y contrabando en la Península de Yucatán*, Sedeculta-Conaculta, Mérida, 2015, que nos han sido de utilidad, particularmente el segundo de los citados, al que corresponde la cita, p. 67.

688 *Ibíd.*, p. 69. En los capítulos finales, el lector encontrará una variada información —sobre todo de fines del XVIII y comienzos del XIX— sobre los procedimientos empleados en la introducción del contrabando en el Yucatán y tierra adentro, así como de los productos y los tipos de barcos empleados.

689 Dionisio de Alcedo y Herrera, *Memorial informativo del Consulado de Lima*, Madrid, 1725. El informe fue publicado tres años después de su redacción, hecha con ocasión de la visita a la ciudad del navío inglés *Real Jorge*.

690 Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, p. 36.

691 *Ibíd.*, p. 38.

692 Para este tema es imprescindible la obra de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Naufragios en la Carrera de Indias…, op. cit.*

693 Pierre y Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650, op. cit.*, t. IV, 2, pp. 869 y ss.

694 Vid. M.ª Ángeles Flores Moscoso, «Naufragios en el golfo de Cádiz», en *II Jornadas de Andalucía y América*, CSIC, Sevilla, 1984, t. II, pp. 3457 y ss.

695 Pérez-Mallaína, *Naufragios en la Carrera…, op. cit.*, p. 29.

696 Vid. su *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales*, Museo Naval, Madrid, 1985 (escrito en 1575).

697 Vid. lo que señala en «Peligros e infortunios generales» de su *Espejo de Navegantes*, Museo Naval, Madrid, 1983. Estudio y notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta y Pilar Hernández (manuscrito elaborado entre 1520 y 1538).

698 No nos moveremos nada más que en generalidades, con alguna que otra singularidad, pues la casuística que presenta Pérez-Mallaína, *Naufragios…* es tan variada como abundante, lo que nos dispensa a nosotros de pormenorizar en la misma.

699 Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de Indias*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1852; 4 vols., el último dedicado a «Infortunios y naufragios acaecidos en los mares de las Indias».

700 Vid. Bernardo Gomes de Brito, *Memoria trágico-marítima em que se escrevem cronologicamente os naufrágios que tiveram as nãos de Portugal depois que se pôs en exercício a Navegação da Índia*, Escriptorio, Lisboa, 1735, y Antonio Marqués y Espejo, *Relación de naufragios*, 5 vols., Imprenta de Repullés, Barcelona, 1803-1805, y Fernando Serrano Mangas, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*, Siruela, Madrid, 1991.

701 Sobre el naufragio, Fernando Serrano Mangas, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*, Universidad Veracruzana, Xalapa, 2012, y Flor Trejo Rivera (coord.), *La Flota de Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.

702 Pérez-Mallaína, *Naufragios...*, *op. cit.*, p. 70.

703 Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación...*, *op. cit.*, p. 252.

704 Flor Trejo Rivera, «Pecadores y tormentas: la didáctica del miedo», en Elisa Speckman Guerra, Claudia Agostino y Pilar Gonzalbo Aizpuru (eds.), *Los miedos en la Historia*, UNAM, México, 2009, pp. 17-35; cita en pp. 17-18.

705 Jean Delumeau, *El miedo en Occidente*, Taurus, Madrid, 1989, pp. 63 y ss.

706 Vid. Alain Cabantous, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime XVI*^{e}*-XIX*^{e} *siècle*, Fayard, París, 1990, pp. 32 y ss.

707 Pérez-Mallaína, *Naufragios...*, *op. cit.*, p. 92.

708 El entrecomillado es de Pérez-Mallaína, sobre datos de Pierre y Huguette Chaunu, *op. cit.*, pp. 117-118.

709 Vid. «Ordenanzas para el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de la ciudad de Sevilla», Sevilla, 1583.

710 Lo realizó Pierre Chaunu y ha sido utilizado y repetido con frecuencia.

711 Pérez-Mallaína, *Naufragios...*, *op. cit.*, p. 151.

712 Concepción Hernández Díaz, «Avatares de las flotas de las Indias por las costas onubenses», en *XI Jornadas de Andalucía y América*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1993, pp. 268-269.

713 *Ibíd.*, p. 179.

714 Pérez-Mallaína, *Naufragios...*, *op. cit.*, pp.128-129.

715 Vid. Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*, Tabapress, Sevilla, 1992.

716 Rodolfo Segovia Salas, *El Lago de Piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas en el Caribe (1586-1786)*, El Áncora, Bogotá, 2006, pp. 13-14.

717 *Ibíd.*, p. 27.

718 Vid. Magdalena de Pazzis Pi Corrales, «Conflictos religiosos en Europa: los hugonotes y Pedro Menéndez de Avilés», en *V Centenario del nacimiento de D. Pedro Menéndez de Avilés*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019, pp. 65-91.

719 El enfrentamiento hispano-inglés ha suscitado una numerosa bibliografía. He aquí unas muestras: Juan A. Ortega y Medina, *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, Algazara, Málaga, 1992; José Ignacio González-Aller Hierro *et álii*, *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1560-1604)*, 5 vols., Ministerio de Defensa y Turner, Madrid, 1980-1993; Geoffrey Parker y Colin Martin, *La gran Armada, la mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*, Planeta, Barcelona, 2013; Magdalena de Pazzis Pi Corrales, *La «otra Invencible», 1574. España y las potencias nórdicas*, San Martín, Madrid, 1983, y de la misma autora, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, San Martín, Madrid, 1987; Luis Gorrochategui Santos, *La Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Crítica, Barcelona, 2020; Robert A. Stradling, *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Cátedra, Madrid, 1992, etc.

720 Más información sobre las novedades del arte de la guerra, en Enrique Martínez Ruiz, *Los soldados del rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica, 1480-1700*, Madrid, 2008; especialmente el capítulo I de la primera parte.

721 Una exposición del proceso fortificador y estudio de las principales fortificaciones levantadas por los españoles en América, Ramón Gutiérrez, *Fortificaciones en Iberoamérica*, Ediciones El Viso, Madrid, 2005.

722 Segovia, *El Lago de Piedra*, *op. cit.*, p. 18-19.

723 Vid. Enrique Martínez Ruiz, «Felipe II y la globalización de la defensa en la Monarquía Hispánica», en Magdalena de Pazzis Pi Corrales (dir.), *Los Habsburgo y Europa: soldados y ejércitos (Siglos XVI y XVII)*, Universidad Complutense, Madrid, 2019, pp. 299-334.

724 Más detalles en Enrique Martínez Ruiz, *La defensa del Imperio, 1500-1700*, Madrid, 2020.

725 Sobre el personaje, Alicia Cámara Muñoz, «Tiburzio Spannocchi, ingeniero mayor de los reinos de España», en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VII, Historia del Arte, n.º 1, 1988, pp. 77-90.

726 Más información y bibliografía en Mariano Esteban Piñeiro, «La Academia de Matemáticas de Madrid», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*, Actas, Madrid, 1999, pp. 113-132. Para su inserción en un contexto más general, del mismo autor, «Las Academias técnicas en la España del siglo XVI», en *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. V, 2002-2003, pp. 10-18.

727 Para todas estas cuestiones y su bibliografía, remitimos al primer tomo de la obra colectiva *Abriendo camino. Historia del Arma de Ingenieros*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1997, especialmente pp. 85-110. Para la Academia de Barcelona, la obra colectiva *La Academia de Matemáticas de Barcelona. El legado de los ingenieros militares*, Ministerio de Defensa, Barcelona, 2004.

728 Lo que sigue está basado en gran medida en Segovia, *El Lago de Piedra…*, *op. cit.*, pp. 41-57.

729 Vid. Rafal Reichert, «El situado novohispano para la manutención de los presidios españoles en la región del golfo de México y el Caribe durante el siglo XVII», en *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 46, enero-junio de 2012, pp. 47-81 y mejor, del mismo autor, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, UNAM, Mérida, 2013.

730 Antonio Rumeu de Armas, *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1947.

731 *Ibíd.*, pp. 54-55.

732 Sobre sus disposiciones testamentarias, María Victoria Liévano Rodríguez, «Los testamentos de dos ingenieros militares del rey: Juan Bautista Antonelli y Bautista Antonelli», en Enrique Martínez Ruiz (dir.), *Perspectivas y novedades de la Historia Militar: una aproximación global*, 2 vols., Ministerio de Defensa, Madrid, 2014, t. II, pp. 1019-1029.

733 No se dispone de información suficiente para ponderar el costo global del esfuerzo defensivo y fortificador que llevó a cabo la corona española en sus territorios americanos, pero fue colosal, indudablemente. Y no fue solo la dimensión americana de ese esfuerzo, pues también atendió en ese sentido sus posesiones europeas.

De lo realizado en América hay abundante información en los capítulos 2, 4 y 6 de este libro. Hemos optado por presentarlo de esta manera porque pensamos que así damos una idea de la complejidad del desarrollo de los acontecimientos destacando lo que es el verdadero tema de este libro, es decir, las Flotas y lo que a ellas atañe. De ahí que destaquemos en cada momento lo más directamente relacionado con la cuestión que tratamos, aun a riesgo de fragmentar el conjunto, caer en alguna repetición referencial y no respetar rigurosamente la sucesión de los hechos en la dinámica cronológica.

No obstante, el lector interesado puede acudir a Esteban Mira Caballos, «Defensa terrestre de los reinos de Indias», en *Historia Militar de España*, dirigida por Hugo O'Donnell, *Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, coordinado por H. O'Donnell, Ceseden-Academia de la Historia, Madrid, 2012, pp. 142-193, donde puede encontrar el mapa realizado en su día por Morales Padrón sobre los ataques sufridos por la zona caribeña, incluida la del norte atlántico de América del Sur (p. 146); una relación, en forma de cuadro, de los principales ataques corsarios en los siglos XVI y XVII (pp. 147-150); los ataques sufridos por los litorales atlántico y pacífico de América del Sur en los siglos XVI y XVII (p. 151), y las fortalezas del Caribe levantadas entre 1492 y 1550 (pp. 155-156), elementos que aparecen en nuestro relato ubicados en los lugares que hemos considerado más idóneos y apropiados para nuestro objetivo.

734 La verdad es que desde el último tercio del siglo XVII, los enemigos de España ya utilizaban en sus expediciones los pasos por el extremo sur del continente americano. Una muestra, por ejemplo, en María Ximena Urbina, «La sospecha de ingleses en el extremo sur de Chile, 1669-1683: actitudes imperiales y locales como consecuencia de la expedición de John Narborough», en *Magallánica*, vol. 44 (1), 2016, pp. 14-40.

735 Ebert Cardoza Sáez, «Fortificación y defensa de la barra de Maracaibo en la provincia de Mérida», en *Tiempo y Espacio*, n.º 64, julio-diciembre de 2015, pp. 114-129; cita en pp. 119-120.

736 Segovia, *El Lago…*, *op. cit.*, p. 94.

737 *Ibíd.*, pp. 104-105.

738 Rafal Reichert, «Entre la paz y la guerra, el gasto militar novohispano en la región del Gran Caribe (1609-1648)», en Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Universidad Federal Juiz de Fora, México, 2012, pp. 39-64; en la misma publicación, Ernest Sánchez Santiró, «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1637-1749)», pp. 65-90.

739 Vid. Rodrigo Alejandro de la O Torres, «Miedos y fenómeno de la piratería en el Golfo-Caribe durante el siglo XVI. Un ensayo de aproximación», en *HISTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, vol. 11, n.º 22, julio-diciembre de 2019, pp. 267-300, y «La presencia de corsarios franceses en el Golfo-Caribe, 1546-1466», en *Historia 2.0 Conocimiento Histórico en Clave Digital*, VI, n.º 11, enero-junio de 2016, pp. 36-56.

740 Esteban Mira Caballos, «La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial», en *MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna,* 6/11, 2019, pp. 62-93; especialmente, pp. 68-76.

741 Vid. Fray Cipriano de Utrera, *Historia militar de Santo Domingo (documentos y noticias)*, 3 vols., Banreservas, Santo Domingo, 2014, t. II, p. 546 y ss.

742 Vid. G. Rodríguez Morel, *Cartas del Cabildo de la ciudad de Santo Domingo, 1578-1605*, Archivo General de la Nación, Santo Domingo, 2016, pp. 117 y ss.

743 Mira Caballos, *La Carrera de Indias…*, *op. cit.*, pp. 71-71.

744 Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 131-146; cita en p. 131.

745 Vid., por ejemplo, Álvaro Armero, *Piratas, corsarios y bucaneros*, Libsa, Madrid, 2003; Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Síntesis, Madrid, 2005, y *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Mapfre, Madrid, 1992; Michel le Bris, *Oro, sangre y sueños. La Historia de los filibusteros (1494-1588)*, Espasa Calpe, Madrid, 2003; también, Jean-Pierre Moreau, *Piratas filibusteros y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*, Machado Libros, Madrid, 2012.

746 El que los españoles de antaño consideraran iguales a corsarios, piratas y demás ha provocado también alguna que otra confusión al analizar y estudiar a estos grupos. Sobre la piratería en general, vid. Philip Gosse, *Historia de la piratería*, Renacimiento, Sevilla, 2017. También el «clásico» de Alexandre Olivier Exquemelin, *Piratas de la América*, Renacimiento, Sevilla, 2013 (primera edición Ámsterdam, 1681). También Stuart J. Robertson, *La vida de los piratas*, Crítica, Barcelona, 2010, y Colin Woodard, *La república de los piratas: la verdadera historia de los piratas del Caribe*, Crítica, Barcelona, 2008.

747 Vid. la clásica obra de James Burney, *Historia de los bucaneros de América*, Renacimiento, Sevilla, 2007 (edición original, 1816), y Stephen Turnbull, *Pirata. El manual no oficial del bucanero*, Akal, Madrid, 2018. También, Clarence H. Haring, *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*, Academia Nacional de Historia, Caracas, 1939.

748 Francisco Morales Padrón, *Historia General de América*, t. V del *Manual de Historia Universal*, Espasa Calpe, Madrid, 1962, pp. 540-542.

749 Algo en lo que coincidieron Carlos Gómez-Centurión Jiménez, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Editorial Naval, Madrid, 1988, y Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fableaux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI*e*-XVIII*e *siècles)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.

750 Vid. Francisco Morales Padrón y Helena Ruiz Gil, *Piratería en el Caribe*, Renacimiento, Sevilla, 2005.

751 Vid. Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el golfo de México*, Plaza & Janés, México, 2006, y Francisco Santiago Cruz, *Los piratas del golfo de México*, México, 1962.

752 Hugo Vargas, *Piratas en el Caribe*, Tercer Milenio, México, 2007, p. 19.

753 Procede, básicamente, de Exquemelin, *Los bucaneros de…*, *op. cit.*; de las ediciones más recientes que se han hecho de esta obra, se puede acudir a la de Carlos Barral, Madrid, 1999 y la publicada, también citada, en Sevilla, 2013; Jean Baptiste Labat, *Nouveau Voyage aux Iles d'Amérique*, 6 vols., París, 1722 y Capitán Charles Johnson, seudónimo de Daniel Defoe, *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Valdemar, Madrid, 1999; fue editado en 1724.

754 Información sobre esta serie de circunstancias, se pueden encontrar en Rodrigo Alejandro De la O Torres, «Desde el poder y desde los hombres. Elementos para profundizar en las características del corso en el Golfo Caribe. Siglo XVI», en *Caribbean Studies*, vol. 46, n.º 1, 2018, pp. 77-119.

755 Vid. sobre el particular, Antonio García de León, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el golfo de México*, Era, México, 2014.

756 Son numerosos los ecos que han despertado en la historiografía, como, por ejemplo, Joel H. Baer, *Los piratas de las islas Británicas*, México, 2007; Peter Earle, *The Pirate Wars*, Macmillan, Nueva York, 2003; Benerson Little, *The Buccaneer's Realm: Pirate life on the Spanish Main*, Potomac Books, Washington, 2007.

757 El lector puede encontrar referencias a las acciones de los piratas y corsarios más famosos, pues han sido puestas de relieve en numerosas publicaciones, a las que ya hemos hecho referencia a lo largo de estas páginas, a las que podemos añadir ahora la obra de David Cordingly, *Bajo bandera negra*, Edhasa, Barcelona, 2005, y volvemos a recomendar la de Auguste Thomazi *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*, Swan, Madrid, 1985. Y no faltan novelas que los tienen de protagonistas, como es el caso de Morgan en John Steinbeck, *La taza de oro*, Edhasa, Barcelona, 2006.

758 Vid. Carlos Alberto Hernández Oliva, *Corsarios y piratas en La Habana. Siglo XVI*, Renacimiento, Sevilla, 2020.

759 Vid., por ejemplo, Cruz Apestegui, *Los Ladrones del mar. Piratas en el Caribe: Corsarios, filibusteros y bucaneros*, Lunwerg, Madrid, 2000, pp. 20 y ss.

760 Sobre el pensamiento de Grocio, Jonathan Arriola, Javier Bonilla Saus y Macarena del Campo, «Hugo Grocio: en los orígenes del pensamiento internacional moderno», en *Documento de Investigación*, n.º 59, octubre de 2010.

761 Vid. Luis Gorrochategui Santos, *La Contra Armada. La mayor catástrofe naval de la historia de Inglaterra*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019, y Agustín Rodríguez González, *Mitos desvelados. Drake y la «Invencible»*, Sekotia, Madrid, 2011. Para un contexto general, Rubén Sanz Abad, *La guerra anglo-española (1585-1604)*, Almena, Madrid, 2016, y Porfirio Sanz Camañes, *Los ecos de la Armada. España, Inglaterra y la estabilidad en el norte (1580-1660)*, Sílex, Madrid, 2012.

762 Vid. Antonio García de León, *Contra viento y marea…*, *op. cit.*, pp. 26 y ss.

763 Para Jamaica bajo el dominio español, Francisco Morales Padrón, *Jamaica española*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1952. Para los primeros ataques sufridos por la isla, especialmente cap. VI.

764 Rafal B. Reichert, «Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del golfo de Honduras, 1713-1763», en *Península*, vol. VII, n.º 1, 2012, pp. 13-38; cita en pp. 21-22.

765 Hay un ágil relato de esta incursión de Morgan en Javier García de Gabiola, «Morgan ataca Panamá», en *Piratas en el Caribe, Desperta Ferro*, n.º 17, 2015, pp. 34-41; vid. también, Benerson Little, *The Buccaneer's Realm: Pirate life on the Spanish Main*, Potomac Books, Washington, 2007.

766 Vid. Marco Barrera Bassols, «Laurens Graff en las costas del golfo de México. La piratería ayer y hoy», en *Día de los mexicanistas*, Universidad de Groninga, Holanda, 14 de noviembre de 2008 (consultado en red).

767 Francisco Montes González, «"Para que la vean y reconozcan". Lectura sobre una estampa virreinal del castillo San Juan de Ulúa (1691)», en *Anales del Museo de América*, XXV, 2017, pp. 175-190.

768 Gervasio de Artiñano y de Galdácano, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Editorial Araluce, Barcelona, 1917, p. 225.

769 Vid. Reinhard Augustin Burneo, *Las murallas coloniales de Lima y el Callao. Arquitectura defensiva y su influencia en la evolución urbana de la capital*, Universidad Ricardo Palma, Lima, 2012 (consultable en red.).

770 Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. V, Armada Española, Madrid, 1972, pp. 300-301.

771 Sobre las posiciones españolas de «primer y segundo orden», Rafal B. Reichert, «El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar…», *op. cit.*, pp. 111-139.

772 Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, FCE, México, 1979, pp. 118 y ss.

773 Para estas cuestiones, vid. el cap. III del libro de Enrique Otero Lana *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1748)*, Instituto de Estudios Bercianos, Ponferrada, 2015.

774 Vid. Carlos Saiz Cidoncha, *Historia de la piratería en la América española*, San Martín, Madrid, 1985.

775 Vid. Óscar Cruz Barney, «Comentarios a la Ordenanza de corso para Indias de veintidós de febrero de 1674», en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 199-200, 1995, pp. 179-201, y del mismo autor, *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, Oxford University Press México, México, 1999.

776 Agustín Rodríguez González, *Corsarios españoles*, Edaf, Madrid, 2020, p. 57. La procedencia de esos barcos era exclusivamente la España atlántica y el mayor número lo aportaron las Vascongadas y Galicia.

777 Vid. Enrique Otero Lana, «La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 44, Madrid, 2004.

778 Vid. Manuel A. Fariña González, «La evolución de una fortuna indiana: D. Amaro Rodríguez Felipe (Amaro Pargo)», en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana (1990)*, Casa Colón, Las Palmas, 1993, t. II, pp. 633-641, y Pompeyo Reina, *El sarcófago de las tres llaves. La leyenda del tesoro del corsario Amaro Pargo*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2013.

779 Vid. Manuel de Paz Sánchez, *El corsario de Dios. Documentos sobre Amaro Rodríguez Felipe (1678-1747)*, *Documentos para la Historia de Canarias, XIV*, Gobierno de Canarias, Tenerife, 2015.

780 Paz Sánchez, *El corsario de Dios…*, *op. cit.*, p. 22.

781 Vid. Rafal Reichert, «Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763», en *Estudios de Cultura Maya*, LI, 2018, pp. 151-174.

782 Para la piratería en esos ámbitos, Juan Juárez Moreno, *Corsarios y piratas en Veracruz y Campeche*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1972.

783 Francesc Marí i Company, «Los muertos no cuentan cuentos. Los piratas en el cine», *FilmHistoria*, vol. 22, n.º 1, 2012.

784 Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1982.

785 Luis Navarro García, *Hispanoamérica en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1991, p. 59.

786 Luis Navarro García, «La Casa de la Contratación en Cádiz», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1976, pp. 41-82; cita en p. 42.

787 Antonio García-Baquero González, «La etapa de residencia en Cádiz hasta su extinción (1717-1793)», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 65-80; cita en pp. 65-66.

788 Vid. V. Fernández Cano, «Disputa por la sede de la Casa de Contratación en 1725», en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, t. XXVI, 1969, pp. 357-383.

789 M. Ravina Martín, *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Fco. Manuel de Herrera (1726)*, Diputación de Cádiz, Cádiz, 1984.

790 Vid. A. Crespo Solana, *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996, pp. 93 y ss.

791 García-Baquero, «La etapa de residencia…», *op. cit.*, p. 76.

792 *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*, edición facsímil por B. Torres Ramírez y J. Ortiz de la Tabla, Sevilla, 1979.

793 J. Muñoz Pérez, «Deliberaciones acerca de la conversión de la Casa de la Contratación en el Juzgado de Arribadas y Alzadas de Cádiz (1790-1793)», en *Revista Chilena de Historia del Derecho*, n.º 13, 1987, pp. 309-330.

794 José Muñoz Pérez, «La supresión de la Casa de la Contratación de Cádiz (1790-1793)», en *Cádiz en su historia. IV Jornadas de Historia de Cádiz*, Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1985, pp. 91-123; cita en p. 123.

795 Una síntesis panorámica de las medidas reformistas borbónicas y su incidencia en el comercio americano: Marina Alfonso Mola, «El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII», en *XXVI Jornadas de Historia Marítima: Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración*, Instituto de Historia y Cultura Naval, vol. 41, 2002, pp. 105-129.

796 Antonio García-Baquero González, *Andalucía en la Carrera de Indias (1492-1824)*, Sevilla, 1986. Nueva edición, Granada, 2002, por la que citamos, pp. 41-42.

797 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, 2 vols., Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1976 (reed. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 1988).

798 Para la guerra y sus repercusiones coloniales, Jorge Cerdá Crespo, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años 1739-1748*, Universidad de Alicante, Alicante, 2010.

799 García-Baquero, *Andalucía en la Carrera...*, *op. cit.*, p. 45.

800 García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, *op. cit.*, vol. I, pp. 141-142.

801 Ramón Ezquerra, «La crítica de la situación de América en el siglo XVIII», en *Revista de Indias*, n.os 87-88, 1962.

802 Así lo señaló José Muñoz Pérez, «La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778», en *Anuario de Estudios Americanos*, t. IV, 1947, pp. 615-664.

803 Vid. Jesús Varela Marcos, «El primer Reglamento para el Libre Comercio con América: su génesis y fracaso», en *Anuario de Estudios Americanos*, tt. XLVI, 1989, pp. 143-168, y Antonio García-Baquero González, «Ortiz de Landázuri y la reanudación del proceso reformista: el informe de 20 de noviembre de 1771», en *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997, pp. 403-420.

804 Mas información, en Antonio García-Baquero González, «La consulta de 14 de julio de 1777 y el libre comercio: el decisivo voto del consejero Magallón», en *Trocadero*, n.os 12-13, 2000-2001, pp. 189-209. Incluido en el volumen *El comercio colonial en la época del Absolutismo Ilustrado: Problemas y debates*, Universidad de Granada, Granada, 2003, por el que citamos, pp. 157 y ss.

805 Para la fase final del comercio español con América, J. R. Fisher, *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*, Banco de España, Madrid, 1993. Vid. también Marina Alfonso Mola, «1828: el fin del libre comercio», en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 311-350.

806 Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América. Un océano de negocios. Quinto Centenario de la Casa de Contratación, 1503-2002*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 2003, pp. 131-146.

Las flotas de Indias. El soporte del Imperio Español

© Enrique Martínez Ruiz, 2022
© La Esfera de los Libros, S.L., 2021
Avenida de San Luis, 25
28033 Madrid
Tel.: 91 296 02 00
www.esferalibros.com

CREATIVE COMMONS

Primera edición en libro electrónico (epub): enero de 2022
ISBN: 978-84-1384-278-3 (epub)
Conversión a libro electrónico: J. A. Diseño Editorial, S. L.

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales. Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

ÍNDICE

Dedicatoria 4
INTRODUCCIÓN 5
1. LA FLOTA 16
Los barcos y sus clases 16
La gente y la vida a bordo 28
La navegación: de las leyendas a los tratados 43
En busca del porte adecuado 52
La construcción naval 57
El abastecimiento de las flotas 74
La estimación del consumo 81
2. EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE FLOTAS 84
La estructura del sistema. Líneas maestras 86
Reformas que no prosperaron 88
La dinámica 92
El mando de las Flotas 95
Las armadas de protección 98
… y el comercio 105
La financiación 109
La puesta a punto de las flotas 112
De los barcos aislados a la navegación en conserva 118
Propuestas y consolidación de la Carrera de Indias 130
La avería y el almojarifazgo 141
Dinámica del tráfico indiano 144
El Galeón de Manila y el Tornaviaje 147
3. EL AJUSTE DEL SISTEMA 159
La Casa de Contratación 159
Precedentes 160

Creación y dinámica de la Casa de Contratación 164
La pugna Sevilla-Cádiz 173
El traslado a Cádiz 178
El Consejo Real y Supremo de Indias 184
Los consulados 191
Señores de naos, maestres y pilotos. La universidad de mareantes 197
El arte de marear 203
Controles y registros 212
El embarque de la gente de a bordo y de los pasajeros 218
4. ITINERARIOS, CIUDADES Y SUS DEFENSAS 222
La zarpada 222
Cadencia temporal y los itinerarios de las flotas americanas 225
La ruta del Pacífico 234
Escenarios urbanos e isleños 242
Sevilla, el umbral de las Indias 243
El islario de las flotas 247
Veracruz 249
Las ciudades del istmo: Panamá, Nombre de Dios, Portobelo. El Yucatán y Tierra Firme 253
La Capitanía General de Guatemala y el istmo 264
La Habana 272
Cartagena de Indias 284
Acapulco 300
Manila 310
5. EL COMERCIO 320
Las ferias y los caminos americanos: la dinámica comercial 321
Las ferias de Nueva España 326
Panamá y el istmo: el enclave centroamericano 334
Las ferias del istmo 338
La feria de Acapulco 340
Los tesoros 343

Productos y mercancías 360
Fraude y contrabando 370
Pérdidas en la Carrera de Indias 388
6. NAUFRAGIOS. LOS ATAQUES Y LA DEFENSA 390
Tempestades y naufragios 391
Ataques y defensa: de los inicios a los Antonelli 406
Antonelli y su lago pétreo 412
FInanciación de la defensa caribeña 417
Corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros 424
La actividad antiespañola de los corsarios y piratas 430
Auge y crisis de la piratería 448
7. Y COMO EPÍLOGO, EL LIBRE COMERCIO 461
El cambio de siglo y las nuevas perspectivas 461
La Casa de la Contratación en Cádiz 465
El reformismo borbónico y el ocaso del sistema de flotas 470
La implantación del libre comercio 473
Bibliografía 478
Mapas 506
Notas 511
Créditos 552